

第4章 地域公共交通を取り巻く現状と課題

■ 地域公共交通の現状

(1) 路線バスの運行状況

- ◆路線バスは、八代方面の産交バス(株)、出水・鹿児島空港方面の南国交通(株)が運行を行っており、市外への移動手段としての幹線の役割を担っています。

表 運行概要

※2019年4月1日時点

分類	運行路線	方面	キロ呈	運行便数	
				平日	休日
産交バス	水俣産交～道の駅たのうら	道の駅たのうら方面	37.4km	10便	8便
		水俣産交方面	37.1km	12便	10便
	水俣港～つなぎ温泉前	つなぎ温泉方面	11.6km	3便	3便
		水俣港方面	12.6km	2便	2便
南国交通	水俣～出水本町・佐潟口	出水・佐潟口方面	43.0km	15便	10便
		水俣方面	43.0km	15便	10便
	鹿児島空港連絡バス	鹿児島空港方面	76.1km	4便	4便
		水俣駅方面		4便	4便

(2) みなくるバス・乗合タクシーの運行状況

- ◆みなくるバスは赤バス、黄バス、青バス、おれんじバス、さくらバスの5色で計9路線が運行しており、年間利用者数は約10万4,000人となっています。
- ◆乗合タクシーは、計8路線が運行しており、バス路線から離れた山間部で市民の日常的な移動手段として役割を担っています。

表 運行概要

※2019年4月1日時点

分類	運行路線		キロ呈	運行便数	
				平日	休日
みなくるバス	赤バス	木臼野(茂川)・梅戸港線	27.7km	2.0往復	1.0往復
	黄バス	大川線	24.8km	4.0往復	3.0往復
		中屋敷線	17.0km	3.0往復	2.0往復
		葛彩館線	12.3km	3.0往復	2.0往復
	青バス	湯の児線	7.6km	5.5往復	3.0往復
	おれんじバス	茂道～頭石・招川内線(頭石発)	24.9km	2.0往復	2.0往復
		茂道～頭石・招川内線	30.5km	3.0往復	2.0往復
		茂道～頭石・招川内線(頭石経由)	25.3km	1.0往復	0往復
	さくらバス	市街地循環線	6.9km	5.0往復	5.0往復
分類	路線名	運行曜日	キロ呈	平日	休日
乗合タクシー	猿郷線	平日：月曜～金曜 休日：なし	4.9km	2.5往復	—
	大迫・牧ノ内線	平日：毎週月曜日 休日：なし	8.8km	1.5往復	—
	市木線	平日：毎週火曜日 休日：なし	24.5km	1.5往復	—
	寺床・寒川線	平日：毎週火曜日 休日：なし	27.2km	1.5往復	—
	小津奈木線	平日：毎週水曜日 休日：なし	14.0km	1.5往復	—
	鬼岳線	平日：毎週水曜日 休日：なし	18.6km	1.5往復	—
	坂口・八ノ窪線	平日：毎週金曜日 休日：なし	9.1km	1.5往復	—
	神川・湯堂線	平日：毎週金曜日 休日：なし	12.7km	1.5往復	—

(3) 鉄道の運行状況

- ◆鉄道駅は、JR九州新幹線及び肥薩おれんじ鉄道の新水俣駅、肥薩おれんじ鉄道の水俣駅と袋駅の4駅が立地し、運行を行っています。
- ◆肥薩おれんじ鉄道は、八代～川内間を運行するとともに観光列車「おれんじ食堂」を運行しています。

表 運行概要

※2019年3月1日時点

分類	区間	運行事業者	行き先	運行便数	
				平日	休日
JR九州 新幹線	博多～ 鹿児島中央	九州旅客 鉄道(株)	博多・熊本方面	24便	26便
			鹿児島中央方面	22便	23便
肥薩おれんじ 鉄道	八代～川内	肥薩おれんじ 鉄道(株)	八代方面	19便	21便
			川内方面	19便	21便

(4) タクシーの運行状況

- ◆タクシーは計4者の事業者が運行し、通院や買い物など市民の日常的な移動手段を担っています。
- ◆水俣市が運行する乗合タクシーは、3者の事業者で共同運行を行っています。

表 運行概要

事業者名	拠点	内容	料金
(資)君島タクシー	営業所(水俣市)	一般乗用 旅客運送事業	距離制・時間制
(有)水俣タクシー	営業所(水俣市)		
(有)大洋タクシー	営業所(水俣市)		
未来交通タクシー	営業所(水俣市)		

(5) その他交通手段の状況

①スクールバスへの一般混乗

- ◆スクールバスの3路線が一般混乗を行っており、郊外部の市民が事前登録を行うことで利用することができます。

表 運行概要

運行路線	運行エリア	運行便数	料金
越小場線	久木野小校区	3便	無料
桜野上場線	湯出小校区	2便	
石坂川線	葛渡小・緑東中学校区	3便	

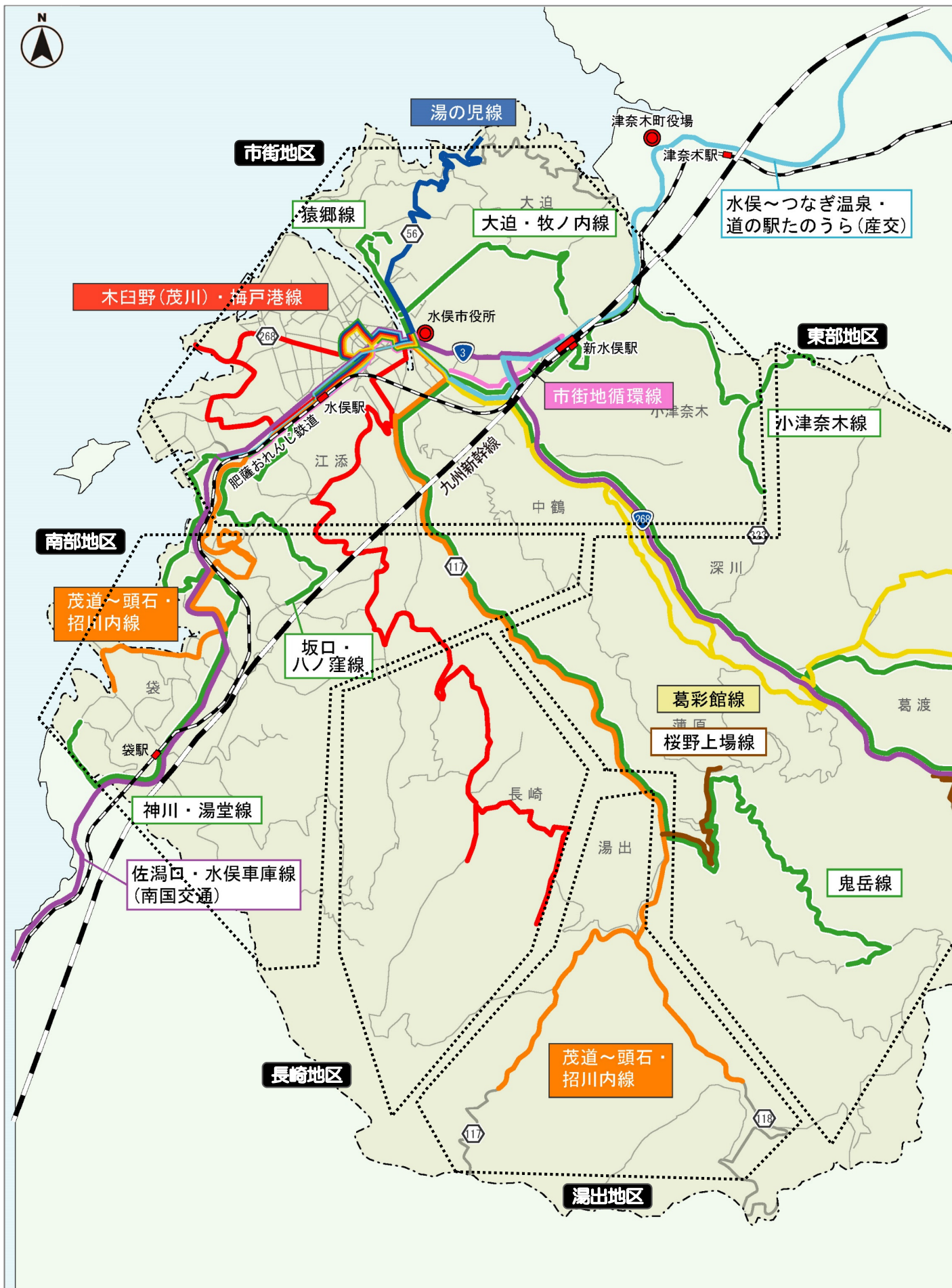
②福祉関連の移送サービス

- ◆重度の心身障がい者、寝たきり等の高齢者に対応する移送サービスとして、次のサービスが実施されています。

表 運行概要

事業名	対象者	内容	料金
福祉タクシー	重度の心身障がいをもつ人	タクシーを利用する場合にその運賃の一部を助成	無料
移送サービス	家庭において移送することが困難な65歳未満の重度身体障がい者	移送専用車による移送	
	寝たきり等で公共交通機関を利用できない、概ね65歳以上の在宅高齢者等	専用の移送用車両により自宅と医療機関等の間を送迎	

(5) 地域公共交通の運行路線図





4-1 市民ニーズに合わせた運行サービスの確保

(1) 乗り場・ルート

》市民からルート延伸、乗り場の移設に関する要望が寄せられています

- ◆水俣市地域公共交通網形成計画（H26）の策定以降、公共交通に関する市民の要望として、ルート延伸や乗り場の変更に関する意見が挙げられます。
- ◆各種調査結果からもバス利用者・非利用者から寄せられる要望があり、市民のニーズに合わせてルート延伸の可能性・乗り場の移設について検証します。

〈乗り場・ルートに関する市民要望〉

○みなくるバス・路線バス

- ・旧山海館前に設置されている「西湯の児」バス停を50mほど手前に移設できないか。（湯の児線）
- ・「古賀町」バス停を水光社本店周辺に移設できないか。（全路線）
- ・古賀町、八幡地区へはバスが走っていないため、バスを走らせてくれないか。（全路線）
- ・メモリアル方向にも民家が多く、高齢者も増えているため、延伸してほしい。（木臼野・梅戸港線）
- ・夕陽ヶ丘、祇園町へ延伸してほしい。（木臼野・梅戸港線）
- ・産交路線バスの「日新町」バス停を「天神町」バス停へ移設してはどうか。（路線バス）
- ・八幡町の住民からバスを通して欲しいとの要望があり、そのほか夕陽ヶ丘団地の住民からバスを通して欲しいとの声がある。（交通事業者）
- ・総合医療センターに停車してほしい。（茂道～頭石・招川内線）

○乗合タクシー

- ・白浜団地入口～猿郷間に停留所を一つ設けてほしい。（猿郷線）
- ・多々良町と山手町に乗合等を通してほしいとの声がある。（交通事業者）

出典：本市に寄せられた要望、市民アンケート調査、事業者ヒアリング調査、みなくるバス乗降調査

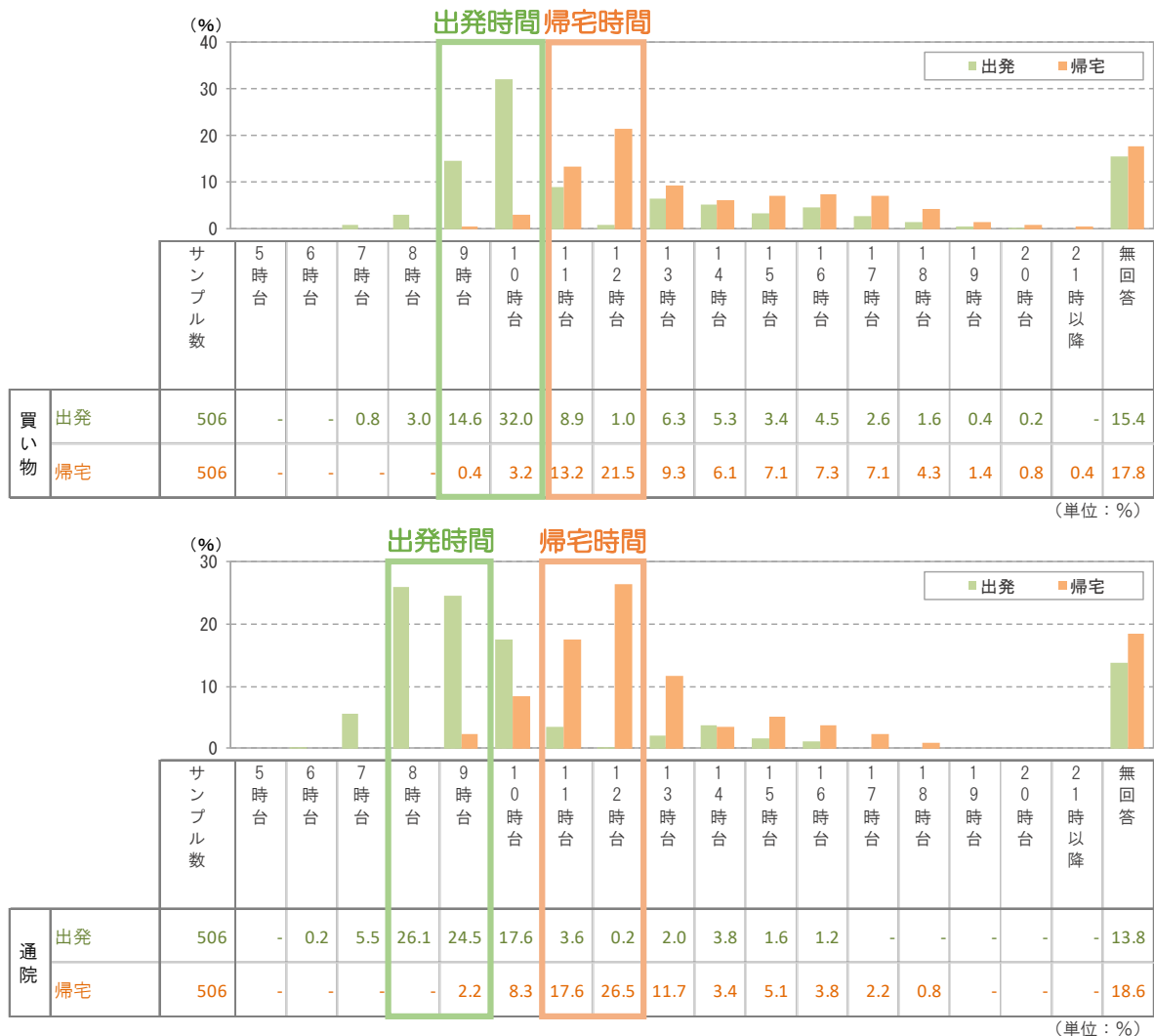


図 路線延伸の要望エリア

(2) 運行時刻

▶ 利用したい時間に合わず、午後の利用低迷や休日の利用しづらさが存在しています

- ◆ 高齢者の外出行動として午前中に買い物や通院を済ませる方が多く、午後には帰宅していることもあり、外出行動に合わせた運行時刻の再設定が必要です。
- ◆ 休日の温泉利用者より“温泉利用後に帰る時間が合わない”との意見があり、休日の施設利用を考慮した運行時刻を検証する必要があります。



出典：市民アンケート調査結果

図 買い物・通院する時間帯

〈運行時刻に関する市民要望〉

○みなくるバス

- ・ 9時台、12時台、13～16時台のバスがあると利用しやすい。(木臼野・梅戸港線)
- ・ 病院に行く時間に合わせて8時頃にバスがあると利用しやすい。(大川線)
- ・ 7時半、9時半、10時半のバスがあると利用しやすい。(湯の児線)
- ・ 土日の運行をもう少し遅くまでしてほしい。(湯の児線)
- ・ 土日の11時台、17時台にバスがあると利用しやすい。(茂道～頭石・招川内線)
- ・ 土日の黄バスを葛彩館入口までの14時半発を運行してほしい。(中屋敷・葛彩館線)

○乗合タクシー

- ・ 帰りの運行時間を11時台に早めて運行してほしい。(全路線)
- ・ 1便目を9時台にしてほしい。(猿郷線)

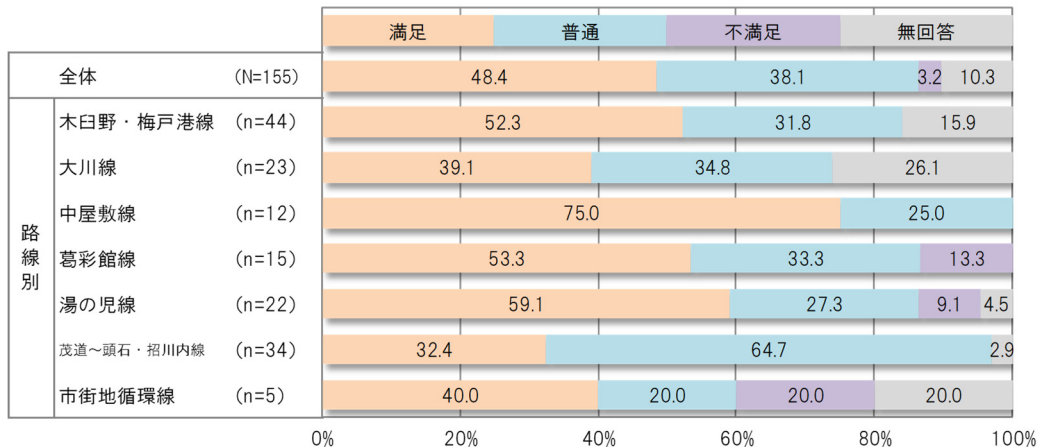
出典：市民アンケート、みなくるバス乗降調査

(参考) みなくるバスのサービス満足度

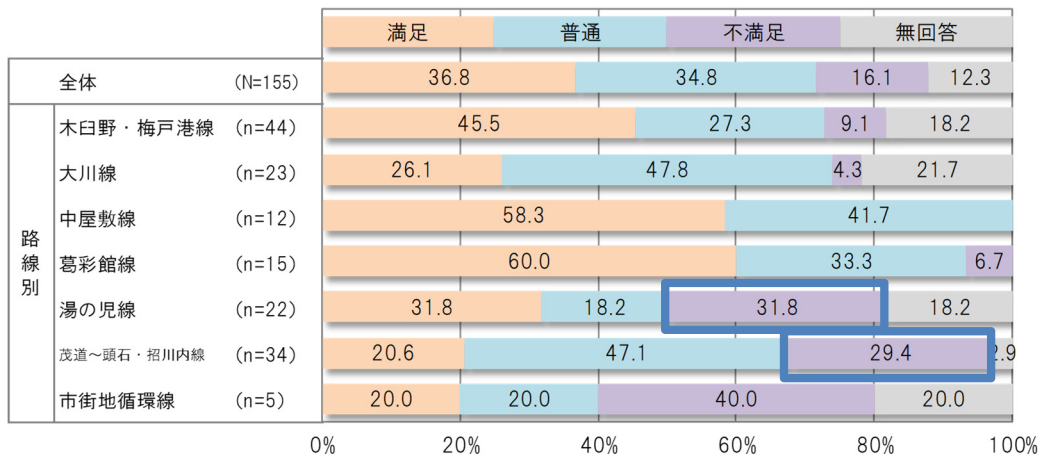
▶▶ 利用者のサービス満足度は良好ですが、一部路線に改善の要望があります

- ◆ みなくるバス乗降調査より、利用者の運行サービス満足度は、運行ルート・行先や情報のわかりやすさに関しては良好ですが、運行時刻に関する改善の要望があります。
- ◆ 現状運行している各路線の運行時刻を市民ニーズに合わせて見直し、更なる利用促進を図る必要があります。

〈運行ルート・行先に関する満足度〉

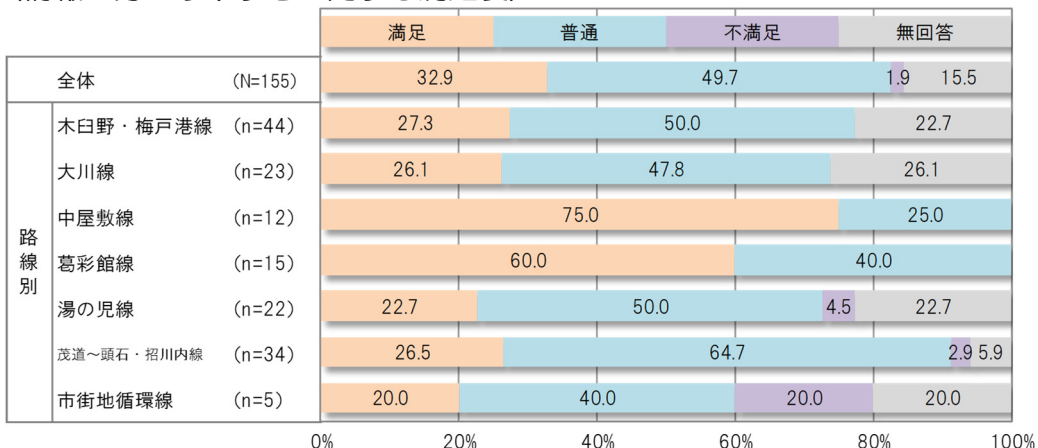


〈運行時刻に関する満足度〉



○運行本数を増やしてほしい、夜の便がほしい。
○土日に湯の鶴温泉へ行くのが不便、本数を増やしてほしい。 など

〈情報の分かりやすさに関する満足度〉



4-2 市民ニーズを把握する機会の確保

▶▶ 利用が低迷する地域のニーズを把握して運行内容を改善する必要があります

- ◆ 利用が低迷している路線の沿線地区を対象とした市民の意見を聴衆する場を提供し、今後の運行維持に向けて市民意見を踏まえた運行の改善を図る必要があります。
- ◆ 市民が考える今後の公共交通のあり方について、“地域の現状を考えて交通のあり方を考えるべき”との意見が最も多く、高齢化などの社会情勢に対応した運行改善を努めます。

表 1 便平均利用者2.0人未満の利用低迷路線

路線名	運行曜日	ダイヤ	系統名	年間利用者数	便平均利用者
【黄バス】 大川線(平日・休日)	平日	8:30発	水俣駅前～深川・葛彩館～大川公民館前	223	0.9人
	土日・祝	9:00発	水俣駅前～深川・葛彩館～大川公民館前	124	1.0人
	平日	13:10発	大川公民館前～葛彩館・深川～水俣駅前	459	1.9人
	土日・祝	13:40発	大川公民館前～葛彩館・深川～水俣駅前	232	1.9人
	平日	15:30発	大川公民館前～葛彩館・深川～水俣駅前	363	1.5人
【青バス】 湯の児線(平日・休日)	土日・祝	16:30発	湯の児～水俣市役所～水俣駅前	227	1.9人
	平日	17:20発	湯の児～水俣市役所～水俣駅前	447	1.8人

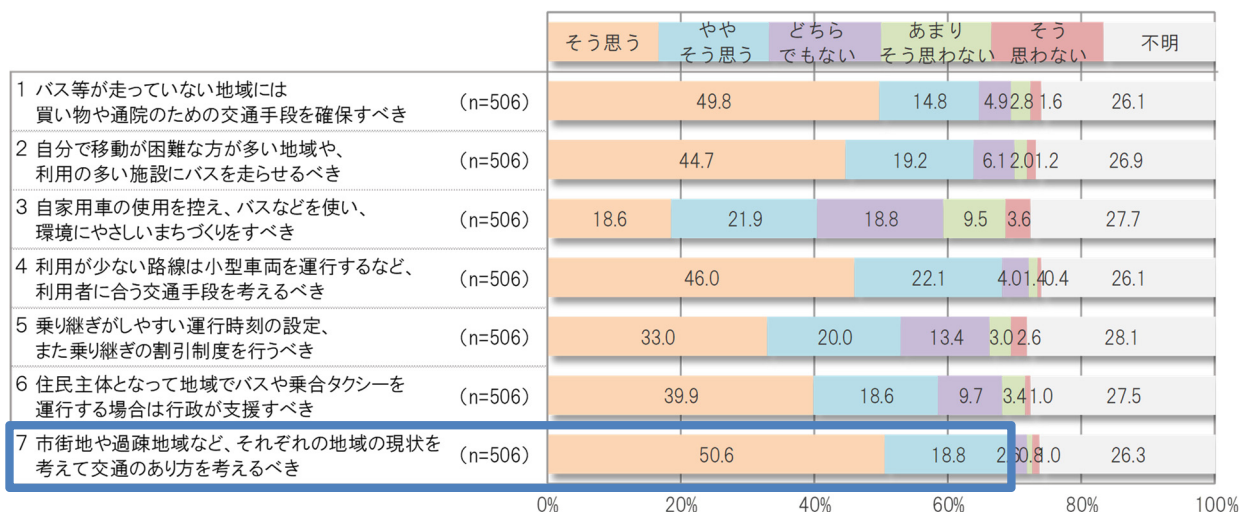
○乗合タクシー

路線名	運行曜日	ダイヤ	系統名	年間利用者数	便平均利用者
大迫・牧ノ内線 (毎週月曜日)	月曜日	7:50発	大迫団地～総合医療センター～水俣駅前	23	0.43人
	月曜日	12:20発	水俣駅前～総合医療センター～大迫団地	8	0.15人
	月曜日	14:10発	水俣駅前～総合医療センター～大迫団地	1	0.02人
小津奈木線 (毎週水曜日)	水曜日	7:50発	合畑入口～総合医療センター～水俣駅前	17	0.33人
	水曜日	12:10発	水俣駅前～総合医療センター～合畑入口	6	0.12人
	水曜日	14:30発	水俣駅前～総合医療センター～合畑入口	2	0.04人
坂口・八ノ窪線 (毎週金曜日)	金曜日	7:30発	葛原～八ノ窪上～総合医療センター	17	0.33人
	金曜日	12:10発	総合医療センター～八ノ窪上～葛原	4	0.08人
	金曜日	14:10発	総合医療センター～八ノ窪上～葛原	1	0.02人
神川・湯堂線 (毎週金曜日)	金曜日	7:40発	神川小茂道～湯堂～総合医療センター	1	0.02人
	金曜日	12:20発	総合医療センター～湯堂～神川小茂道	0	0.00人
	金曜日	14:20発	総合医療センター～湯堂～神川小茂道	1	0.02人

※前年比の割合が減少傾向にある路線を抜粋

○公共交通の利用向上に向けた考え（市民アンケート結果より）

- ・ 公共交通のあり方について事業者、行政、住民による話し合いの場を設けて、意見を具体化する場があってもよいのではないか。
- ・ 行政、地区の住民等で話し合い、助け合って移動できる体制を作るべきだと思う。



出典：市民アンケート調査結果

図 水俣市における今後の公共交通のあり方

(参考) 市内の人口密度

市街地に人口が集積して郊外には低密度な居住地が広がっています

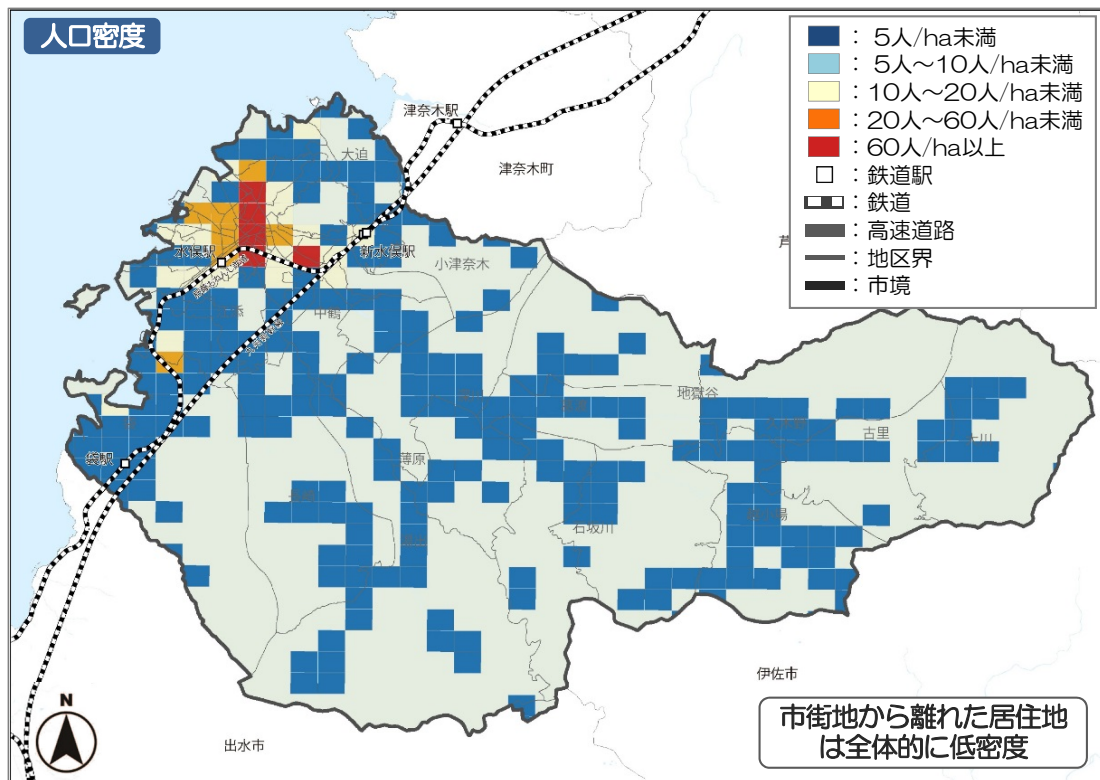


図 人口密度 (H27)

出典: H27国勢調査 500mメッシュデータより作成

(参考) 生活サービス施設の集積

機能集積は市街地中心部に集中しています

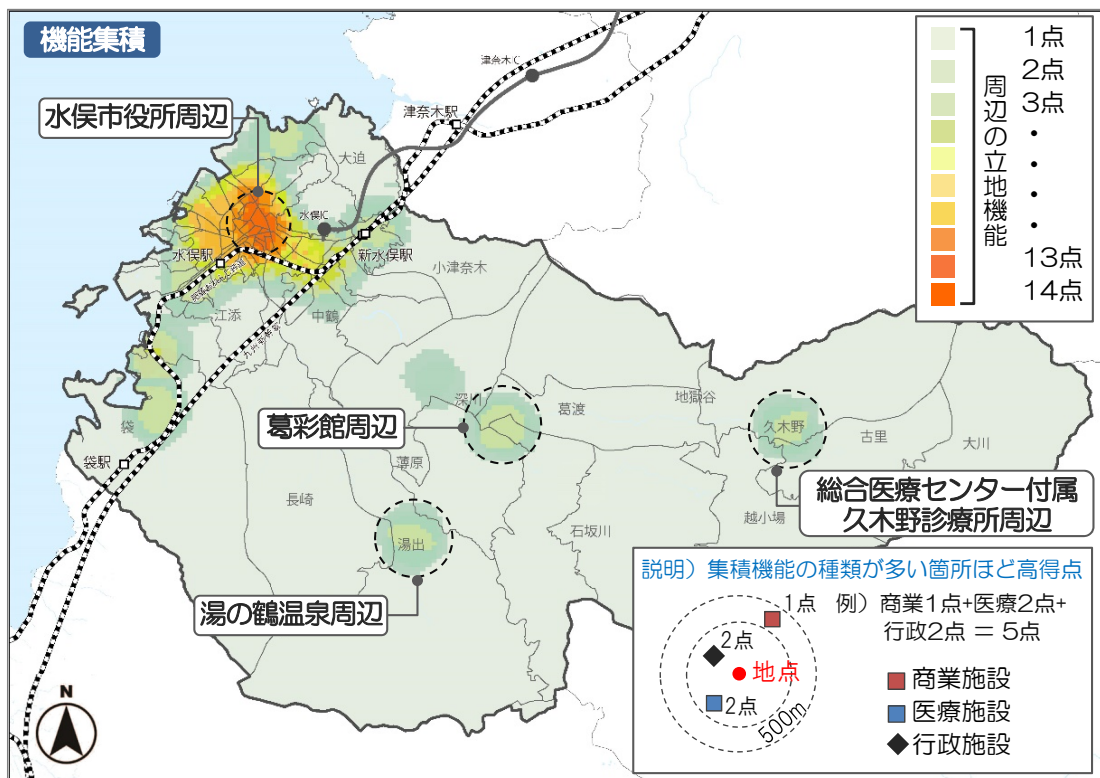


図 機能集積の度合い (商業・医療・金融・行政・教育・福祉・子育て支援)

(参考) 将来の高齢化率

▶▶ 市内全域において将来の高齢化の進展がみられます

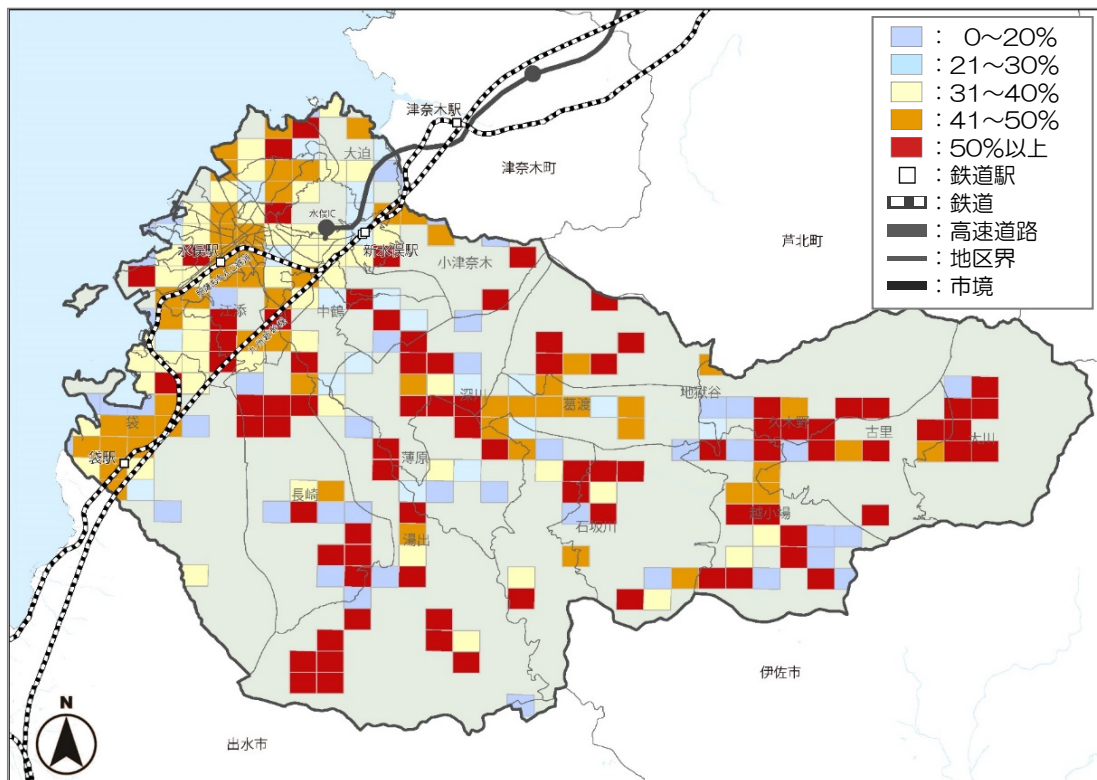


図 将来の高齢化率 (R2)

出典：国土数値情報 将来人口より作成(社人研H27ベース)

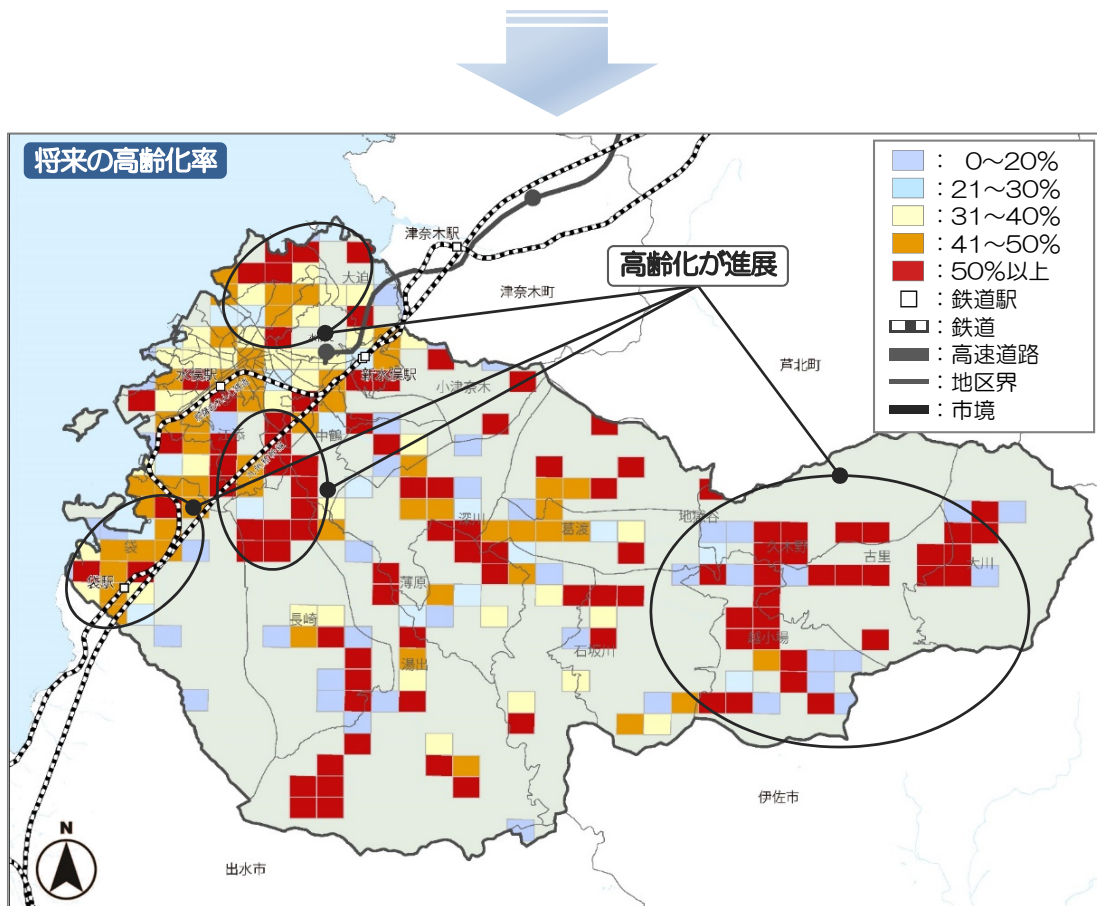


図 将来の高齢化率 (R7)

出典：国土数値情報 将来人口より作成(社人研H27ベース)

(参考) 市民の日常的な生活行動と機能集積の関係

▶▶ 市民の生活行動（買い物・通院）は主に市街地中心部に集中しています

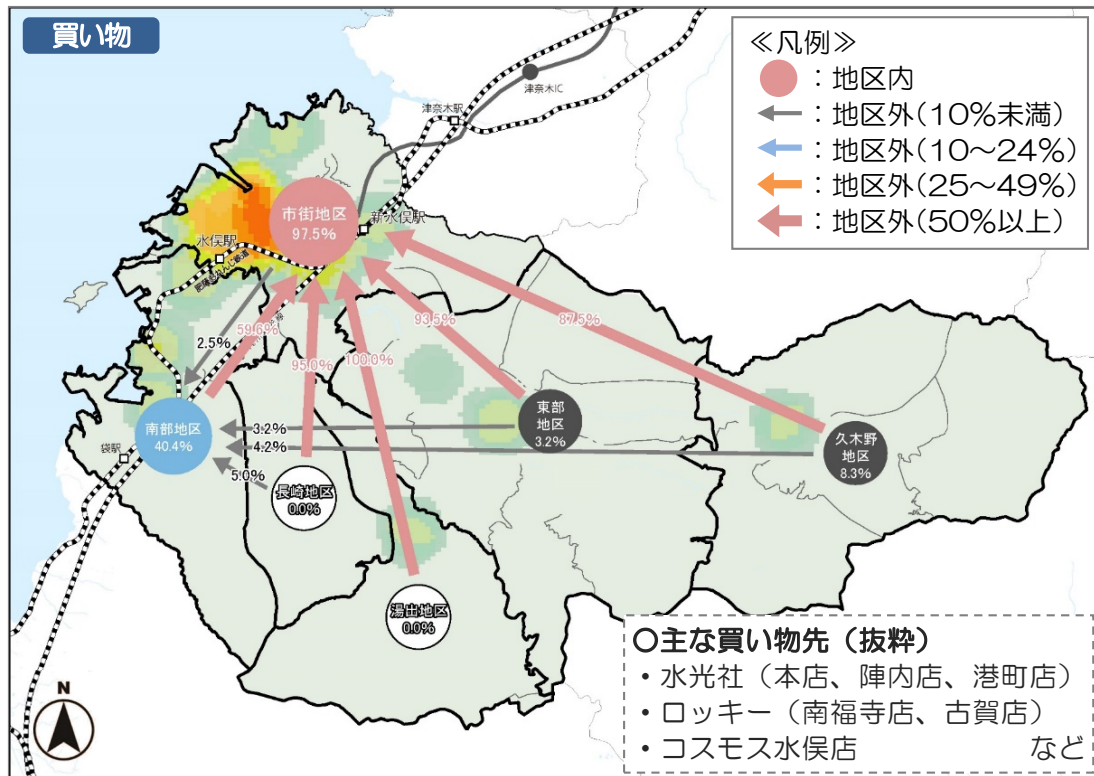


図 買い物時の行動パターン 出典：市民アンケート調査結果

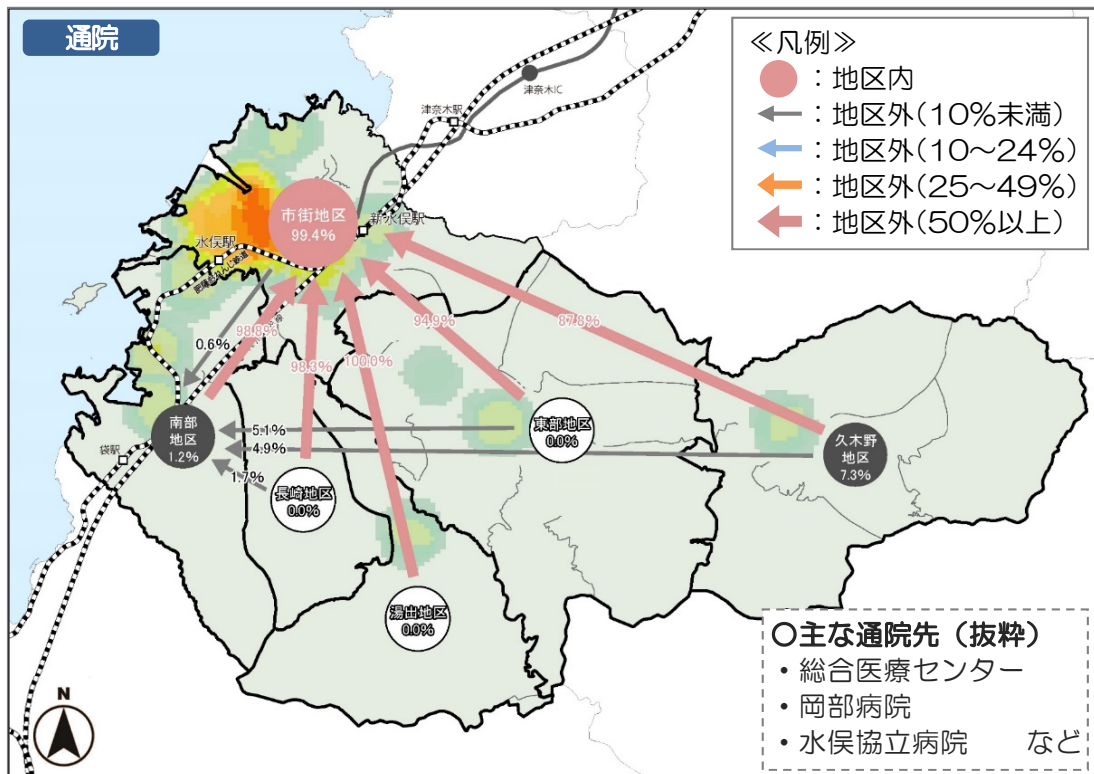


図 通院時の行動パターン 出典：市民アンケート調査結果

4-3 公共交通の維持に向けた収支の改善

(1) 路線維持の公的資金投入額

▶▶ 収支の改善による路線維持が必要となっています

- ◆運行が補助されているみなくるバス・路線バス・乗合タクシーは、年間約1.0億円の公的資金が投入されています。
- ◆今後の路線維持においては、運行の効率化や収支改善を図りながら、市民等の暮らしを支えるための移動手段を維持・確保していく必要があります。

表 H31運行補助路線の財政負担額 (みなくるバス・路線バス)

運行路線			年間輸送実績		経常費用		
No.	分類	運行系統名	輸送人員(人)	運送収入(千円)	経常費用(千円)	経常欠損額(千円)	補助負担額(水俣市)
1	みなくるバス	木臼野(茂川)・梅戸港線	8,094	806	6,631	-5,825	5,252千円
2	みなくるバス	木臼野(茂川)・梅戸港線	4,160	421	4,334	-3,913	3,529千円
3	みなくるバス	大川線	13,329	1,793	16,677	-14,884	13,423千円
4	みなくるバス	中屋敷線	6,605	889	8,290	-7,401	7,401千円
5	みなくるバス	葛彩館線	4,104	554	5,216	-4,662	4,205千円
6	みなくるバス	湯の児線	15,477	1,545	6,501	-4,956	4,956千円
7	みなくるバス	茂道～頭石・招川内線(頭石発)	11,002	1,135	9,085	-7,950	7,950千円
8	みなくるバス	茂道～頭石・招川内線	25,050	2,511	12,279	-9,768	8,809千円
9	みなくるバス	茂道～頭石・招川内線(頭石経由)	6,381	644	3,702	-3,057	2,757千円
10	みなくるバス	市街地循環線	7,566	839	6,248	-5,408	5,408千円
11	産交バス	水俣産交～道の駅たのうら	22,188	5,339	28,646	-23,306	7,415千円
12	産交バス	道の駅たのうら～水俣産交	22,834	6,285	31,816	-25,531	8,189千円
13	産交バス	水俣産交～つなぎ温泉前	5,839	1,147	5,783	-4,637	3,495千円
14	産交バス	水俣港～つなぎ温泉前	2,649	538	3,195	-2,657	1,946千円
15	南国交通	佐潟口・水俣車庫線	64,308	21,618	69,757	-48,139	850千円
16	南国交通	鹿児島連絡空港バス	24,674	11,111	53,566	-42,455	2,099千円
			244,260	57,176	271,726	-214,550	87,684千円

出典：年間輸送実績資料

表 H31運行補助路線の財政負担額 (乗合タクシー)

運行路線			年間輸送実績		経常費用		
No.	分類	運行系統名	輸送人員(人)	運送収入(千円)	経常費用(千円)	経常欠損額(千円)	補助負担額(水俣市)
17	乗合タクシー	猿郷線	2,729	409	4,612	-4,203	4,203千円
18	乗合タクシー	大迫・牧ノ内線	32	10	653	-643	643千円
19	乗合タクシー	市木線	160	79	1,037	-957	957千円
20	乗合タクシー	寺床・寒川線	361	181	1,494	-1,313	1,313千円
21	乗合タクシー	小津奈木線	25	8	842	-834	834千円
22	乗合タクシー	鬼岳線	141	42	955	-913	913千円
23	乗合タクシー	坂口・八ノ窪線	22	7	675	-669	669千円
24	乗合タクシー	神川・湯堂線	2	1	703	-702	702千円
			3,472	736	10,970	-10,234	10,234千円

出典：年間輸送実績資料

(参考) 利用者1人当たりの補助額の推移 H26～H31

直近5年の利用者1人当たり公的資金投入額は増加傾向にあります

表 H26～H31公的資金投入額の推移（みなくるバス・路線バス）

No.	分類	運行 系統名	経常費用					
			一人あたり補助額					
			H26	H27	H28	H29	H30	H31
1	みなくるバス	木白野（茂川）・梅戸港線	406円	451円	514円	595円	617円	720円
2	みなくるバス	木白野（茂川）・梅戸港線	423円	473円	642円	790円	826円	941円
3	みなくるバス	大川線	663円	697円	683円	751円	989円	1,117円
4	みなくるバス	中屋敷線	550円	675円	740円	907円	1,102円	1,121円
5	みなくるバス	葛彩館線	806円	936円	995円	1,121円	1,126円	1,136円
6	みなくるバス	湯の児線	156円	168円	203円	242円	286円	320円
7	みなくるバス	茂道～頭石・招川内線（頭石発）	450円	464円	570円	628円	686円	723円
8	みなくるバス	茂道～頭石・招川内線	207円	218円	240円	325円	376円	390円
9	みなくるバス	茂道～頭石・招川内線（頭石経由）	259円	287円	319円	409円	446円	479円
10	みなくるバス	市街地循環線	-	-	716円	691円	748円	715円
11	産交バス	水俣産交～道の駅たのうら	-	-	853円	897円	934円	1,050円
12	産交バス	道の駅たのうら～水俣産交	-	-	885円	944円	970円	1,118円
13	産交バス	水俣産交～つなぎ温泉前	-	-	670円	657円	831円	794円
14	産交バス	水俣港～つなぎ温泉前	-	-	846円	796円	931円	1,003円
15	産交バス	新水俣駅～水俣産交線	1,927円	1,915円	-	-	-	-
16	産交バス	新水俣駅～水俣港線	1,060円	954円	-	-	-	-
17	産交バス	平国線（佐敷車庫前～水俣産交）	1,103円	1,685円	-	-	-	-
18	産交バス	平国線（水俣産交～佐敷車庫前）	973円	1,184円	-	-	-	-
19	産交バス	平国線（社教センター～水俣産交）	2,829円	3,807円	-	-	-	-
20	産交バス	平国線（福浦～水俣産交）	640円	861円	-	-	-	-
21	産交バス	平国線（平国～水俣港）	604円	713円	-	-	-	-
22	産交バス	平国線（平国～水俣産交）	467円	589円	-	-	-	-
23	南国交通	佐潟口・水俣車庫線	359円	427円	508円	428円	482円	749円
24	南国交通	出水本町・水俣車庫線	436円	458円	370円	-	-	-
25	南国交通	鹿児島連絡空港バス	1,448円	1,536円	1,556円	1,549円	1,674円	1,721円
平均額			768円	925円	665円	733円	814円	881円

表 H26～H31公的資金投入額の推移（乗合タクシー）

No.	分類	運行 系統名	一人あたり補助額					
			H26	H27	H28	H29	H30	H31
26	乗合タクシー	猿郷線	2,176円	1,353円	1,250円	1,443円	1,588円	1,540円
27	乗合タクシー	大迫・牧ノ内線	41,867円	16,209円	28,404円	17,102円	12,145円	20,093円
28	乗合タクシー	市木線	2,413円	3,326円	4,495円	4,569円	5,308円	5,983円
29	乗合タクシー	寺床・寒川線	4,568円	6,161円	4,194円	4,499円	3,940円	3,637円
30	乗合タクシー	小津奈木線	1,667円	2,344円	2,667円	5,301円	11,956円	33,378円
31	乗合タクシー	鬼岳線	3,025円	3,789円	3,461円	3,489円	3,942円	6,473円
32	乗合タクシー	坂口・八ノ窪線	52,692円	7,952円	17,573円	15,642円	31,583円	30,391円
33	乗合タクシー	神川・湯堂線	59,500円	66,317円	35,266円	42,805円	732,784円	351,220円
平均額			11,176円	13,431円	12,164円	11,856円	100,406円	56,589円

※利用者1人あたりの公的資金投入額＝年間運行欠損額÷年間利用者数

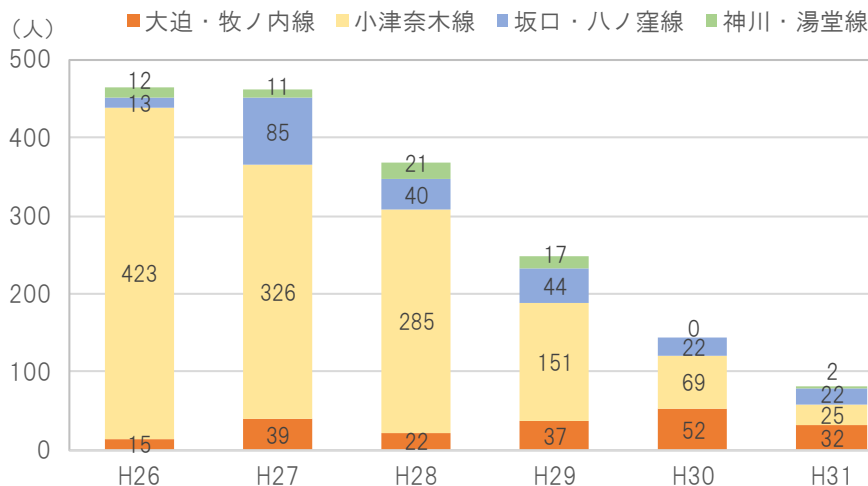


図 公的資金投入額が高い路線の輸送実績

(2) 高齢者が考える路線の維持

》高齢者にとって使いやすい車両の導入が必要です

- ◆高齢者が考える公共交通の維持・利用向上のための考えは、“ノンステップバスなど、高齢者にとっても使いやすい車両導入を進める”（44.0%）が最も多く挙げられています。

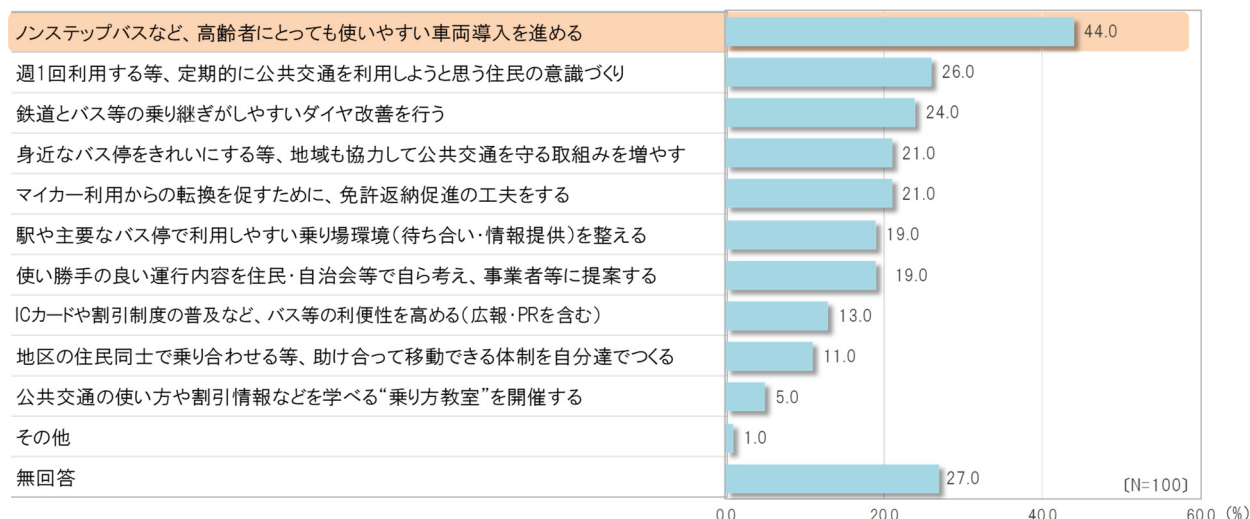


図 バス利用者の公共交通の維持・利用向上のための考え

(複数回答のため合算値は100%を超える)

出典: 市民アンケート調査結果

》今後の車両の維持管理や更新時期を踏まえて車両規格の検討が必要です

- ◆高齢者の意見として、利用が少ない路線についてはバスの小型化を導入したほうが良いと思うなど、バス交通の将来を見据えて車両規格（小型化など）を検討する必要があります。



図 みなくるバス車両

○バス車両の規格に関する高齢者の声（市民アンケート結果）

- ・みなくるバスの乗客が少ない路線では、小さいバスで良いと思う。
- ・バスでは大きすぎるので小型マイクロにするなどしてほしい。
- ・ワゴン車等、小型車両の循環を期待する。
- ・もう少し小さいバスでも良いとおもう。
- ・小型の自動車に変えてほしい。
- ・満員で走っているバスを見たことがない。10人乗り程度のマイクロバスで十分。

(3) 市民が考える事業継続の意向

》市民が考える事業継続については、今後も継続すべきと考えています

- ◆多くの高齢者が自家用車を利用し、公共交通の利用が減少することで運行サービスが低下していくため、公共交通を必要とする高齢者が利用しづらい（できない）状況となっています。
- ◆市民がもつ事業継続の意向では継続すべきとの意見が多く、継続すべきでない意見は全体の2.0%に留まっています。

○事業継続に関する意見（市民アンケート結果）

- ・現在は自分で運転できるが、免許を返納したら公共交通を利用すると思うため、今のままで続けてほしいと思う。

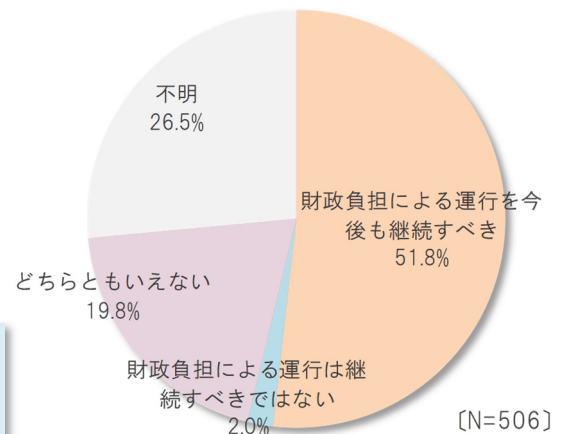


図 事業継続意向

出典：市民アンケート調査結果

》事業継続については、財政負担の軽減に向けた工夫と運行の効率化が求められています

- ◆事業継続意向をもつ市民の考えでは、財政負担の軽減に向けた工夫が必要との意見が比較的多くあり、今後の維持については路線の短縮・減便など運行の効率化を求めています。

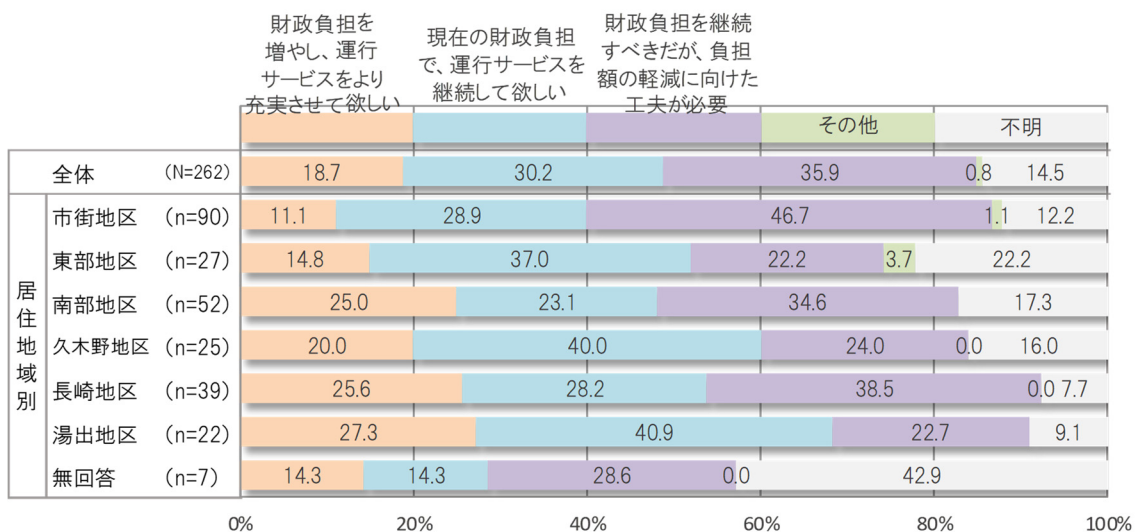


図 財政負担のあり方についての意向

出典：市民アンケート調査結果（財政負担による運行を今後も継続すべきの回答者）

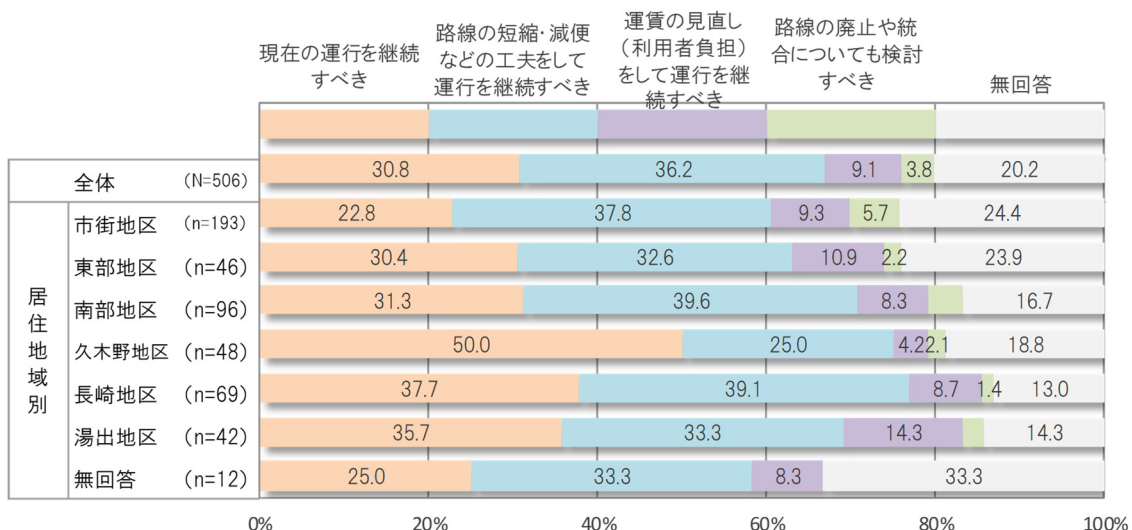


図 利用の少ない路線の今後の維持について

4-4 利用低迷路線の運行内容を効率化

▶▶乗合交通としての機能が損なわれている路線が存在しています

(1) みなくるバスの利用状況

- ◆みなくるバスの中には、1便平均利用者数2.0人未満など、提供サービスに見合った利用が得られていない路線が存在しています（運行1回に2人以上が乗り合っていない）。

表 各路線の便別利用率（H30.10～R1.9）

路線名	運行曜日	ダイヤ	系統名	年間 利用者数	便平均 利用者	
【赤バス】 木臼野・梅戸港線 (土日・祝:往路1便 目運休)	平日	6:54発	総合医療センター～水俣駅前・双子島～木臼野上	2,394	9.8人	9.8
	平日・休日	9:14発	総合医療センター～水俣駅前・双子島～木臼野上	4,131	11.3人	11.3
	平日・休日	12:00発	総合医療センター～双子島・木臼野～水俣駅前	4,156	11.4人	11.4
	平日・休日	16:00発	総合医療センター～水俣駅前・双子島～木臼野上	1,561	4.3人	4.3
【黄バス】 葛彩館線 (平日・休日)	土日・祝	7:20発	水俣駅前～水俣市役所～葛彩館	54	0.4人	0.4
	平日	9:20発	葛彩館～水俣市役所～水俣駅前	1,239	5.1人	5.1
	平日	10:50発	葛彩館～水俣市役所～水俣駅前	874	3.6人	3.6
	平日	13:00発	水俣駅前～水俣市役所～葛彩館	769	3.2人	3.2
	平日	14:00発	葛彩館～水俣市役所～水俣駅前	322	1.3人	1.3
	平日	15:00発	水俣駅前～水俣市役所～葛彩館	566	2.3人	2.3
	平日	17:00発	葛彩館～水俣市役所～水俣駅前	225	0.9人	0.9
	土日・祝	17:55発	葛彩館～水俣市役所～水俣駅前	55	0.5人	0.5
【黄バス】 大川線 (平日・休日)	平日	7:20発	大川公民館前～葛彩館・深川～水俣駅前	2,427	9.9人	9.9
	土日・祝	7:50発	大川公民館前～葛彩館・深川～水俣駅前	473	3.9人	3.9
	平日	8:30発	水俣駅前～深川・葛彩館～大川公民館前	223	0.9人	0.9
	土日・祝	9:00発	水俣駅前～深川・葛彩館～大川公民館前	124	1.0人	1.0
	平日	9:50発	大川公民館前～葛彩館・深川～水俣駅前	2,250	9.2人	9.2
	土日・祝	10:20発	大川公民館前～葛彩館・深川～水俣駅前	862	7.1人	7.1
	平日	11:50発	水俣駅前～深川・葛彩館～大川公民館前	2,726	11.2人	11.2
	土日・祝	12:15発	水俣駅前～深川・葛彩館～大川公民館前	707	5.8人	5.8
	平日	13:10発	大川公民館前～葛彩館・深川～水俣駅前	459	1.9人	1.9
	土日・祝	13:40発	大川公民館前～葛彩館・深川～水俣駅前	232	1.9人	1.9
	平日	14:20発	水俣駅前～深川・葛彩館～大川公民館前	1,603	6.6人	6.6
	平日	15:30発	大川公民館前～葛彩館・深川～水俣駅前	363	1.5人	1.5
	土日・祝	17:00発	水俣駅前～深川・葛彩館～大川公民館前	271	2.2人	2.2
	平日	17:30発	水俣駅前～深川・葛彩館～大川公民館前	609	2.5人	2.5
【黄バス】 中屋敷線 (平日・休日)	平日	7:20発	水俣駅前～葛彩館～中屋敷	325	1.3人	1.3
	平日・休日	8:20発	中屋敷～葛彩館～水俣駅前	2,437	6.7人	6.7
	平日	12:15発	水俣駅前～葛彩館～中屋敷	1,277	5.2人	5.2
	土日・祝	13:00発	水俣駅前～葛彩館～中屋敷	403	3.3人	3.3
	平日	13:15発	中屋敷～葛彩館～水俣駅前	526	2.2人	2.2
	土日・祝	14:00発	中屋敷～葛彩館～水俣駅前	171	1.4人	1.4
	平日・休日	16:40発	水俣駅前～葛彩館～中屋敷	1,095	3.0人	3.0
	平日	17:40発	中屋敷～葛彩館～水俣駅前	371	1.5人	1.5
【青バス】 湯の児線 (平日・休日)	平日	7:35発	湯の児～水俣市役所～水俣駅前	1,353	5.5人	5.5
	平日・休日	8:15発	水俣駅前～水俣市役所～湯の児	1,473	4.0人	4.0
	平日・休日	9:30発	湯の児～水俣市役所～水俣駅前	3,724	10.2人	10.2
	平日・休日	12:00発	水俣駅前～水俣市役所～湯の児	2,298	6.3人	6.3
	平日・休日	12:40発	湯の児～水俣市役所～水俣駅前	1,502	4.1人	4.1
	平日	14:00発	水俣駅前～水俣市役所～湯の児	1,103	4.5人	4.5
	平日	14:40発	湯の児～水俣市役所～水俣駅前	572	2.3人	2.3
	平日	15:15発	水俣駅前～水俣市役所～湯の児	872	3.6人	3.6
	土日・祝	15:30発	水俣駅前～水俣市役所～湯の児	292	2.4人	2.4
	平日	16:00発	湯の児～水俣市役所～水俣駅前	871	3.6人	3.6
	土日・祝	16:30発	湯の児～水俣市役所～水俣駅前	227	1.9人	1.9
	平日	16:35発	水俣駅前～水俣市役所～湯の児	658	2.7人	2.7
	平日	17:20発	湯の児～水俣市役所～水俣駅前	447	1.8人	1.8
【おれんじバス】 茂道～頭石・招川内 線 (平日・休日)	平日	7:20発	茂道漁港～水俣駅前・流合橋～頭石	1,329	5.4人	5.4
	平日	7:20発	招川内～流合橋・水俣駅前～茂道漁港	1,443	5.9人	5.9
	土日・祝	7:30発	招川内～流合橋・水俣駅前～茂道漁港	357	3.0人	3.0
	平日	8:35発	頭石～流合橋・水俣駅前～茂道漁港	2,354	9.6人	9.6
	平日	8:40発	茂道漁港～水俣駅前・流合橋～招川内	5,326	21.8人	21.8
	土日・祝	8:45発	茂道漁港～水俣駅前・流合橋～招川内	1,761	14.6人	14.6
	平日	9:50発	茂道漁港～水俣駅前・流合橋～招川内	3,964	16.2人	16.2
	平日・休日	10:00発	招川内～流合橋・水俣駅前～茂道漁港	6,029	16.5人	16.5
	土日・祝	11:30発	茂道漁港～水俣駅前・流合橋～頭石	1,688	14.0人	14.0
	平日	11:30発	招川内～流合橋・水俣駅前～茂道漁港	3,813	15.6人	15.6
	平日	12:20発	茂道漁港～水俣駅前・頭石～招川内	3,374	13.8人	13.8
	土日・祝	12:50発	頭石～流合橋・水俣駅前～茂道漁港	1,280	10.6人	10.6
	平日	14:00発	招川内～頭石・水俣駅前～茂道漁港	3,007	12.3人	12.3
	土日・祝	14:30発	茂道漁港～水俣駅前・流合橋～招川内	650	5.4人	5.4
	平日	15:40発	茂道漁港～水俣駅前・流合橋～頭石	1,492	6.1人	6.1
	土日・祝	15:50発	招川内～流合橋・水俣駅前～茂道漁港	991	8.2人	8.2
	平日	17:00発	頭石～流合橋・水俣駅前～茂道漁港	1,456	6.0人	6.0
	土日・祝	17:40発	茂道漁港～水俣駅前・流合橋～頭石	670	5.5人	5.5
	平日	17:40発	茂道漁港～水俣駅前・流合橋～招川内	1,073	4.4人	4.4
【さくらバス】 市街地循環線 (平日・休日)	平日・休日	7:00発	エコパーク～新水俣駅	1,084	3.0人	3.0
	平日・休日	7:40発	新水俣駅～エコパーク	271	0.7人	0.7
	平日・休日	9:53発	エコパーク～新水俣駅	1,512	4.1人	4.1
	平日・休日	10:22発	新水俣駅～エコパーク	1,036	2.8人	2.8
	平日・休日	12:56発	エコパーク～新水俣駅	743	2.0人	2.0
	平日・休日	13:25発	新水俣駅～エコパーク	779	2.1人	2.1
	平日・休日	16:05発	エコパーク～新水俣駅	586	1.6人	1.6
	平日・休日	16:34発	新水俣駅～エコパーク	624	1.7人	1.7
	平日・休日	17:56発	エコパーク～新水俣駅	324	0.9人	0.9
	平日・休日	18:25発	新水俣駅～エコパーク	607	1.7人	1.7

(2) 乗合タクシーの利用状況

- ◆乗合タクシー路線には、1便平均利用者数1.0人未満が多く、利用が少ない路線のデマンド化や路線の廃止・見直し基準を運用する必要があります（運行1回に1人以上が乗車していない）。

表 各路線の便別利用率（H30.10～R1.9）

路線名	運行曜日	ダイヤ	系統名	年間 利用者数	便平均 利用者	
猿郷線 (平日)	月～金	8:00発	猿郷団地～総合医療センター～水俣駅前	366	1.40人	1.40
	月～金	9:30発	猿郷団地～総合医療センター～水俣駅前	1,016	3.89人	3.89
	月～金	12:10発	水俣駅前～総合医療センター～猿郷団地	562	2.15人	2.15
	月～金	13:00発	猿郷団地～総合医療センター～水俣駅前	428	1.64人	1.64
	月～金	14:30発	水俣駅前～総合医療センター～猿郷団地	357	1.37人	1.37
大迫・牧ノ内線 (毎週水曜日)	月曜日	7:50発	大迫団地～総合医療センター～水俣駅前	23	0.43人	0.43
	月曜日	12:20発	水俣駅前～総合医療センター～大迫団地	8	0.15人	0.15
	月曜日	14:10発	水俣駅前～総合医療センター～大迫団地	1	0.02人	0.02
市木線 (毎週火曜日)	火曜日	7:30発	市の木～総合医療センター～水俣駅前	88	1.69人	1.69
	火曜日	12:10発	水俣駅前～総合医療センター～市の木	52	1.00人	1.00
	火曜日	14:30発	水俣駅前～総合医療センター～市の木	20	0.38人	0.38
寺床・寒川線 (毎週火曜日)	火曜日	7:30発	寺床～総合医療センター～水俣駅前	134	2.58人	2.58
	火曜日	12:10発	水俣駅前～総合医療センター～寺床	110	2.12人	2.12
	火曜日	13:30発	水俣駅前～総合医療センター～寺床	117	2.25人	2.25
小津奈木線 (毎週水曜日)	水曜日	7:50発	合畑入口～総合医療センター～水俣駅前	17	0.33人	0.33
	水曜日	12:10発	水俣駅前～総合医療センター～合畑入口	6	0.12人	0.12
	水曜日	14:30発	水俣駅前～総合医療センター～合畑入口	2	0.04人	0.04
鬼岳線 (毎週水曜日)	水曜日	7:50発	鬼岳上～総合医療センター～水俣駅前	66	1.27人	1.27
	水曜日	12:10発	水俣駅前～総合医療センター～鬼岳上	62	1.19人	1.19
	水曜日	14:10発	水俣駅前～総合医療センター～鬼岳上	13	0.25人	0.25
坂口・八ノ窪線 (毎週金曜日)	金曜日	7:30発	葛原～八ノ窪上～総合医療センター	17	0.33人	0.33
	金曜日	12:10発	総合医療センター～八ノ窪上～葛原	4	0.08人	0.08
	金曜日	14:10発	総合医療センター～八ノ窪上～葛原	1	0.02人	0.02
神川・湯堂線 (毎週金曜日)	金曜日	7:40発	神川小茂道～湯堂～総合医療センター	1	0.02人	0.02
	金曜日	12:20発	総合医療センター～湯堂～神川小茂道	0	0.00人	0.00
	金曜日	14:20発	総合医療センター～湯堂～神川小茂道	1	0.02人	0.02

出典：年間輸送実績資料

〈交通事業者の視点〉

○みなくるバス

- ・土日の朝に湯の鶴温泉へ行っても帰りの時刻が遅く利用しづらい（運行の時間間隔があいている）との市民の声があり、湯の児・湯の鶴の路線は、土日の運行便数を増やしたほうが利用しやすいと思う。
- ・木臼野・梅戸港線は、運行時間が長く運転手の負担となっているため、梅戸方向と木臼野方向で路線を分けるなどルート短縮して運行時間を短くすることが望ましい。

○乗合タクシー

- ・各路線の運行時間を11時台に早めて運行しても良いと思う。
- ・利用の少ない路線については、予約制の運行にしても良いと思う。
- ・高齢者は午前中に買い物などを済ませて帰る方が多いので、乗合タクシー各路線の帰りの便を11時台にしても良いと思う。14時台の利用者は少ない。
- ・寺床・寒川線は12時～13時台の利用が少なく、利用者のニーズに合っていないので11時台に変更しても良いと思う。

(3) 路線等の廃止・見直し基準の周知と運用

- ◆みなくるバス、乗合タクシーにおける利用が著しく低迷している路線については、H28年に各路線の評価方法と廃止・見直し基準を策定しています。
- ◆1便平均の利用者数が2.0人未満など、乗合としての機能が損なわれている路線を対象として評価を行い、地域住民への周知、自治会への通知・説明会を実施し、廃止・見直し基準の運用を行います。

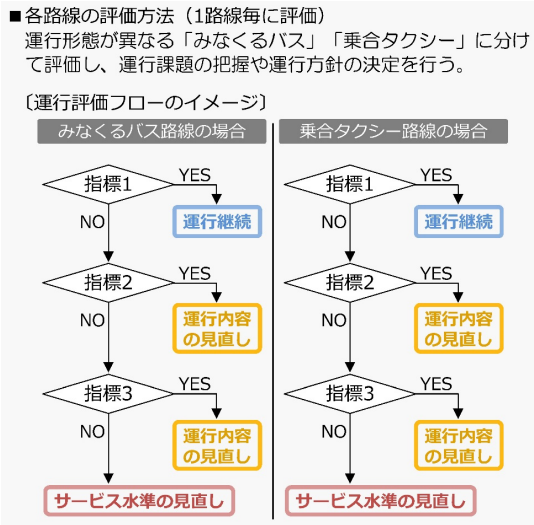


図 各路線の評価方法

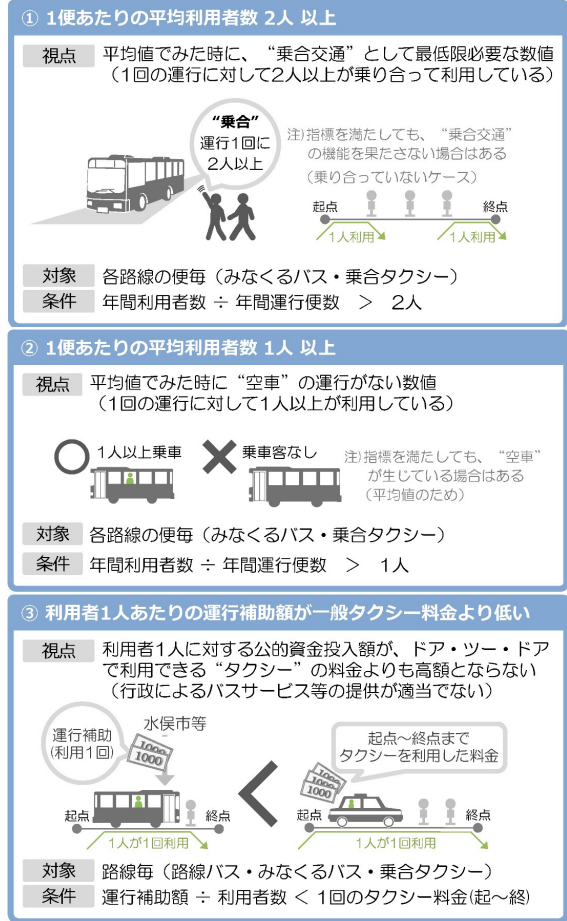
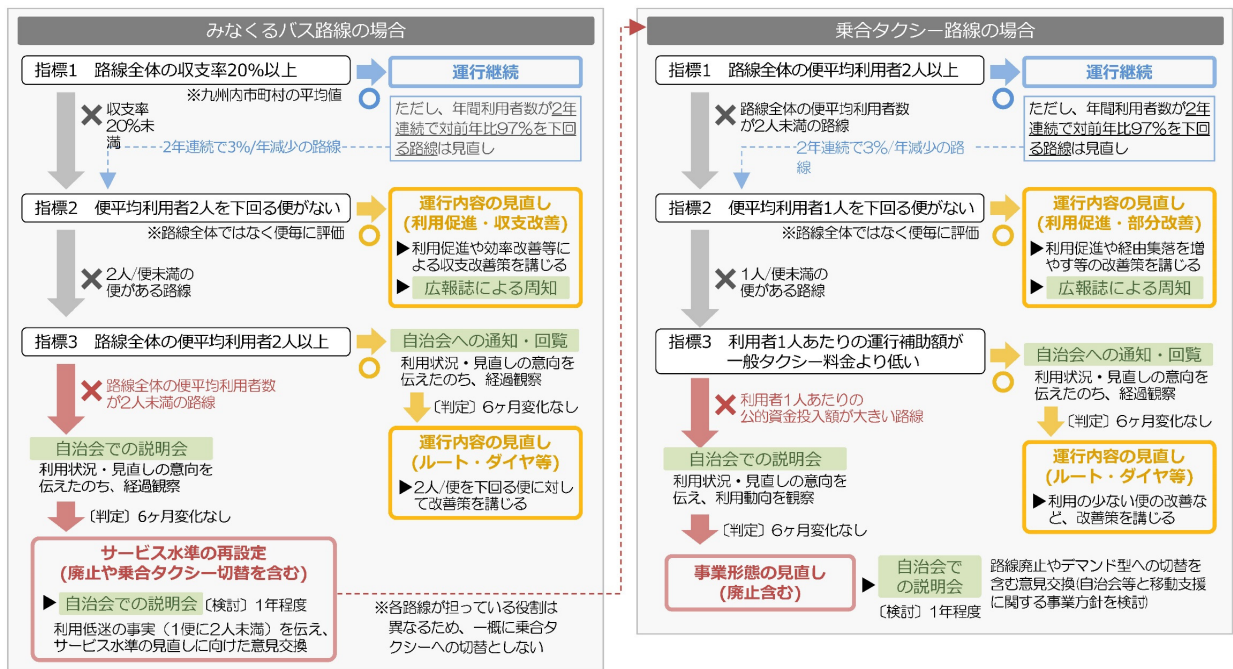


図 評価指標



市民との“公共交通を守り育てる”意識の共有

定期的に自治会へ利用状況を通知するなど、目標を市民と共有し、“路線廃止になる可能性がある”問題（危機感）を理解してもらう仕組みを検討（インセンティブ制等）

図 路線の廃止・見直し基準の策定

出典：水俣市地域公共交通網再編等実施計画策定調査業務

(参考) みなくるバス

サービス改善等

- ◆みなくるバスは、年間101,295人（H30）に利用されていますが、利用者数は減少傾向にあります（H26年から8.5%減少）。
- ◆主に高齢者の通院や買い物など、生活に必要なサービスを提供していますが、サービス改善とともに更なる利用促進が必要です。

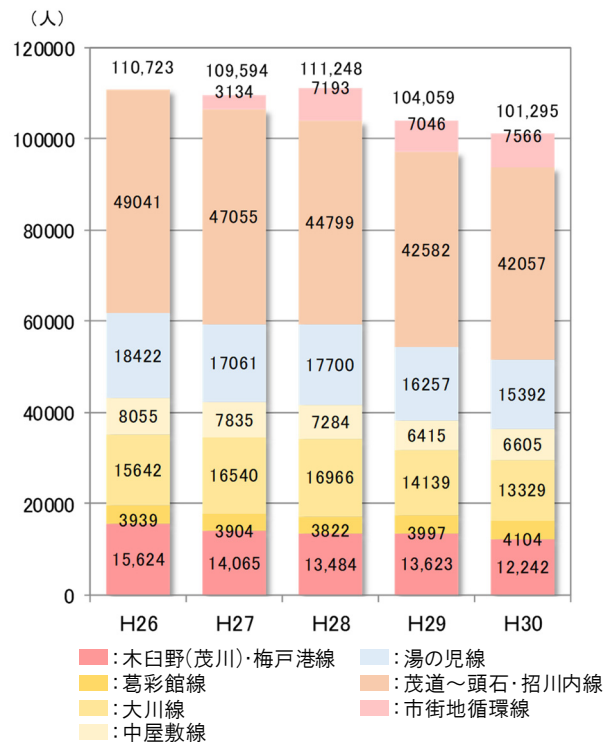


図 みなくるバスの年間輸送人員

出典：年間輸送実績資料（各年10月～9月）

(参考) 乗合タクシー

路線廃止・サービス改善

- ◆乗合タクシーは、年間3,472人（H30）に利用されていますが、利用者数は減少傾向にあります（H26年から22.9%減少）。
- ◆主に郊外部における高齢者の移動手段を担っていますが、利用しにくい運行内容を改善し、更なる利用促進が必要です。

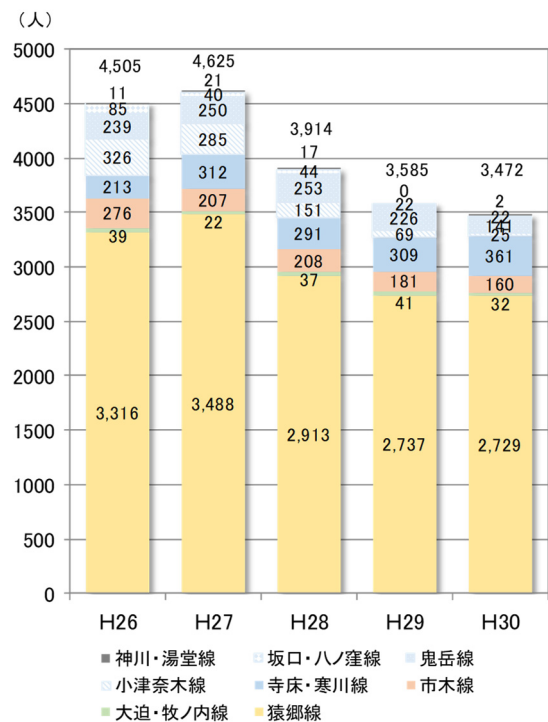


図 乗合タクシーの年間輸送人員

出典：年間輸送実績資料（各年10月～9月）

4-5 観光拠点や主要施設における回遊手段の利用促進

市内の乗り継ぎ拠点・主要施設における自転車利用案内の充実を図ります

- ◆自転車市民共同利用システムの登録者数は増加傾向にあるものの、利用者は減少傾向にあるため、市民・来訪者に向けた自転車の利用案内を充実し、利用促進を図ります。（H29年に熊本地震の影響で稼働台数が大きく減少している）
- ◆市民・来訪者の過度な自家用車利用を低減するために乗り継ぎ拠点となる駅や主要施設で市内を回遊する移動手段としての利用啓発を図ります。



図 自転車市民共同利用システム

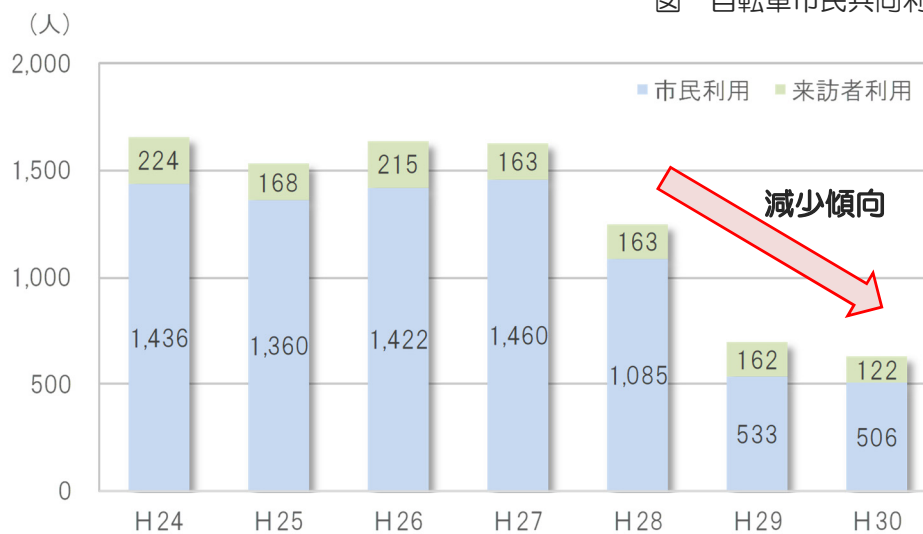


図 自転車市民共同利用システムの利用回数

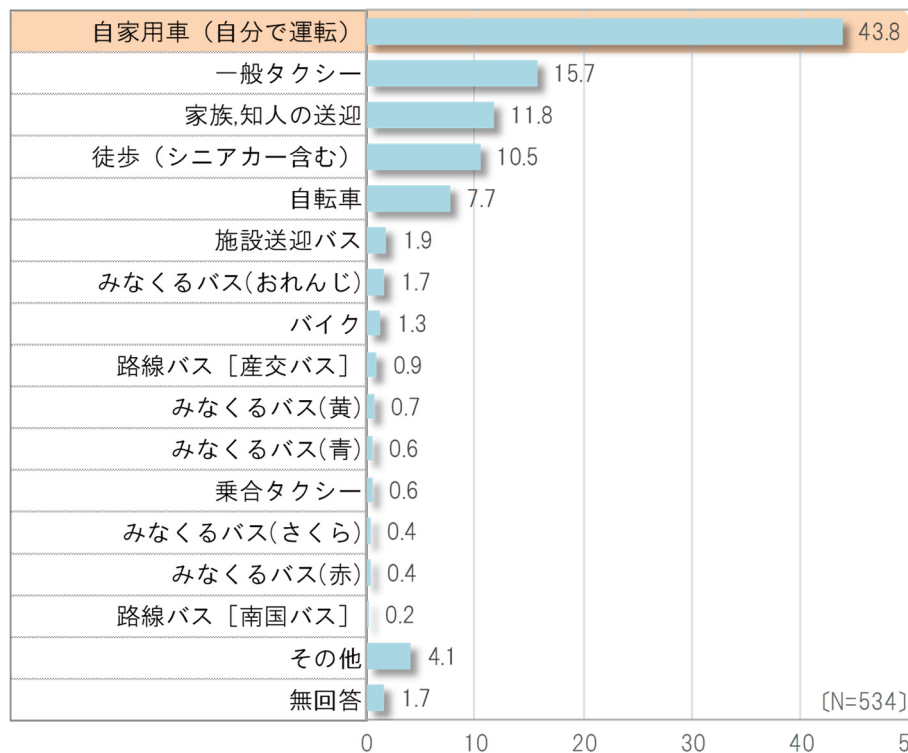


図 駅・施設からの（までの）移動手段（複数回答のため合算値は100%を超える）

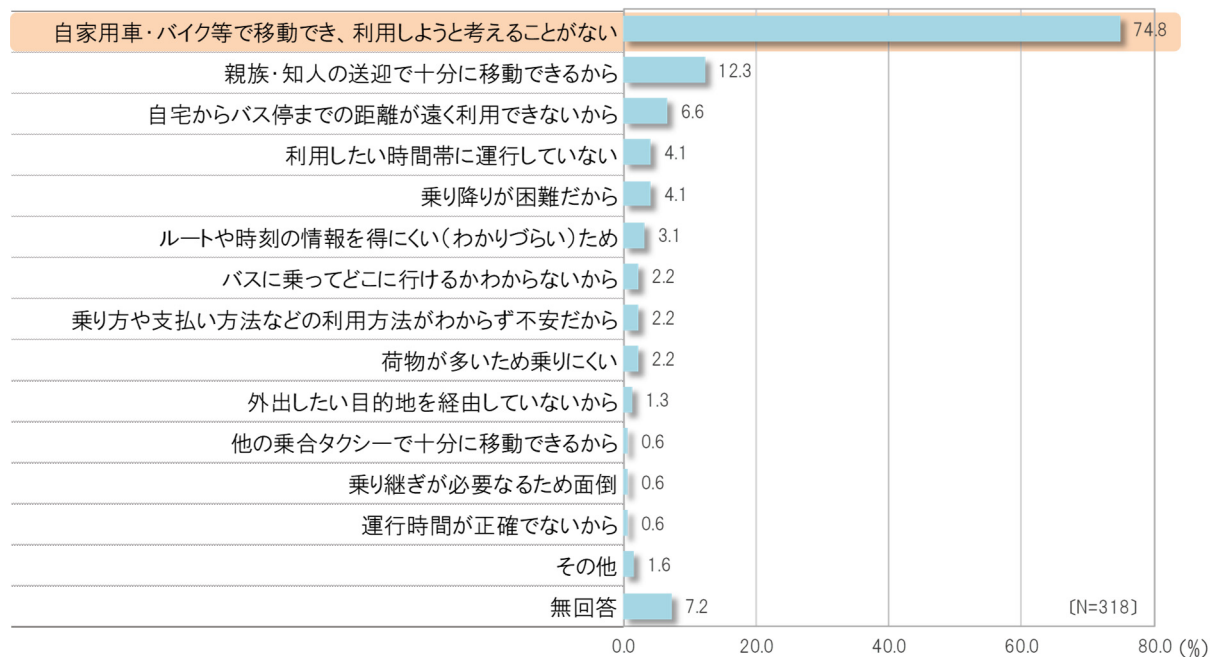
出典：来訪拠点における聞き取り調査

4-6 公共交通を利用してもらうきっかけづくり

(1) 公共交通へ利用を転換

》自家用車を利用する高齢者に公共交通を利用できるきっかけが必要です

- ◆自家用車への依存度が高い市民意識では、公共交通を利用しようと思えることがないとの意向が大きな割合を占めています。
- ◆自家用車に頼る暮らしから、バス等を適度に利用することを考えてもらうためのきっかけが必要であり、公共交通を利用する習慣の定着を図る必要があります。



出典：市民アンケート調査結果

図 バスを利用しない理由（複数回答のため合算値は100%を超える）

(2) 公共交通を利用しない高齢者の心理

》自家用車利用・送迎などにより、公共交通の利用意識が低くなっています

- ◆みなくるバスや路線バス、乗合タクシーは乗り場が近い等を理由に利用されている一方で、自家用車利用の定着により、公共交通の利用割合は低くなっています。

表 バス交通の利用状況（要約）

項目	利用率	利用状況	利用しない理由
路線バス ・ みなくるバス	19.8%	(利用頻度) ・月1回程度 (利用目的) ・通院、買い物 (利用する理由) ・他に交通手段がない ・自宅がバス停に近い	・自家用車等を利用(利用を考える事がない) ・親族等の送迎で十分に移動できる ・自宅からバス停までの距離が遠い ・利用したい時間帯に運行していない など
乗合 タクシー	2.0%	(利用頻度) ・月2～3回 (利用目的) 買い物、通院 (利用する理由) ・自宅がバス停に近い	・自家用車等を利用(利用を考える事がない) ・親族等の送迎で十分に移動できる ・自宅からバス停までの距離が遠い ・利用したい時間帯に運行していない など

出典：市民アンケート調査結果

(3) 利用促進企画

▶ 継続した利用促進を行うとともに高齢者等をターゲットとした利用促進が必要です

◆ 個々の市民が生活行動を変えることは難しく、公共交通を利用する習慣として普段の生活に定着していくよう、ターゲット（高齢者など）に応じた乗り方教室、自発的な公共交通選択を促す呼びかけなど、企画の定期的な実施などに取り組むことが重要です。



図 市の広報誌（H29.2）

〈現在までの取り組み実績〉



図 園児に向けたバスの乗り方教室

○利用促進に関する高齢者の声（市民アンケート結果）

- ・フリー乗降区間があることを知らなかったなので、もっと無料体験する機会があれば良いと思う。
- ・介護者がいたらバスに車イスでも乗れるのか分からないので情報提供・PRなどを行ってほしい。

○交通事業者の視点

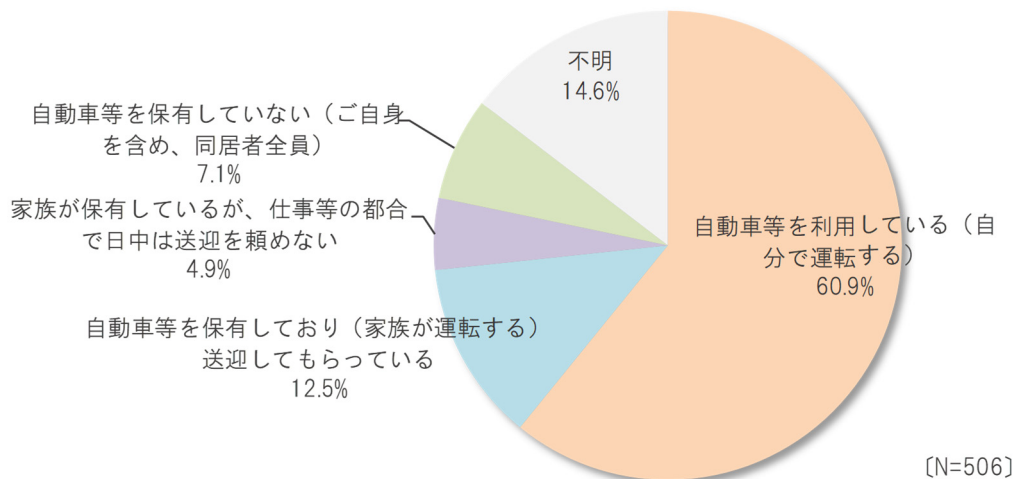
- ・今後は高齢化が進むため、高齢者を対象とした乗り方教室の実施も良いと思う。湯の鶴温泉センターや葛彩館などで乗り方教室を実施し、帰りは実際にバスを利用して帰宅する方法も考えられる。バスの乗り方と同様にステップの距離感などを認知してもらうことも必要だと思う。

4-7 高齢者に向けた公共交通の利用転換を促進

(1) 高齢者の自家用車利用状況と返納意思

▶▶ 高齢者による自家用車利用の移動環境が多くみられます

- ◆市民の生活行動では、全体の60.9%が自家用車を利用（自分で運転）し、高齢者の自家用車への依存度も高い状況が確認されます（高齢ドライバーによる事故危険性が懸念）。
- ◆一方で、全体の12.0%は「自家用車を保有していない」または「家族等に送迎を頼めない」等の移動困難な方が存在しています。

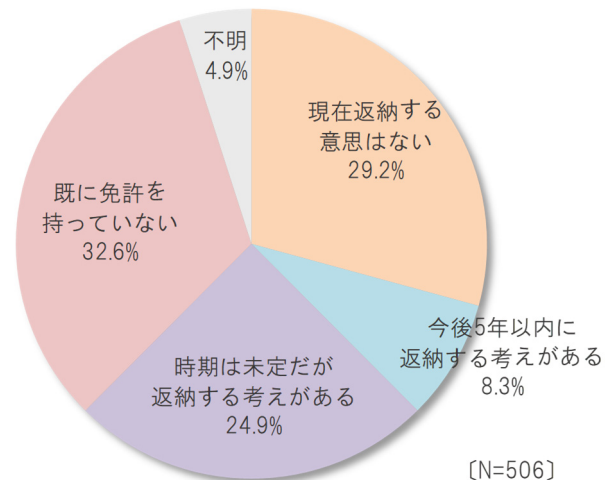


出典：市民アンケート調査結果

図 市民の自動車等の利用状況

▶▶ 高齢者の多くが免許を保有しながらも、免許返納の必要性を感じています

- ◆高齢者は、全体の約1/3（32.6%）が既に運転免許を持っていませんが、全体の65.2%は運転免許を保有しています。
- ◆運転免許を保有する高齢者の半数以上は、時期未定を含めて、免許返納の必要性を感じながら暮らしている状況です。



出典：市民アンケート調査結果

図 運転免許の返納についての考え

○免許返納に関する高齢者の声（市民アンケート結果）

- ・免許を返納したが、みなくるバス、乗合タクシーの停留所まで距離があり、回数券を使用できない。免許返納の特典を高齢者の身になって再検討してほしい。
- ・高齢者の増加に伴い、自家用車に乗れなくなった場合に公共交通が必要になる。
- ・免許を返納しようと思ってもバスの時間が合わなかったりするので高齢者に利用しやすいものを希望する。

(2) 現状の免許返納特典制度

免許返納特典の申請者数は増加傾向にあります

- ◆平成28年度10月より免許自主返納特典制度を実施していますが、調査結果より返納特典の制度を知らない方もいるため、地域住民へ周知・宣伝の強化を図る必要があります。
- ◆免許返納特典制度の申請者数は、上昇傾向にあり、公共交通への利用転換が見込まれます。



図 免許返納特典ポスター

○運転免許返納特典

- ・みなくるバスの回数券 / 150円（50回分）
- ・乗合タクシーの回数券
150円（50回分） / 猿郷線
300円（25回分） / 大迫・牧ノ内線、小津奈木線、鬼岳線、坂口・八ノ窪線、神川・湯堂線
500円（15回分） / 市木線、寺床・寒川線

社会的にも免許証返納の機運が高まっていることもあり、令和元年度は例年にない勢いで申請が来ている状態です

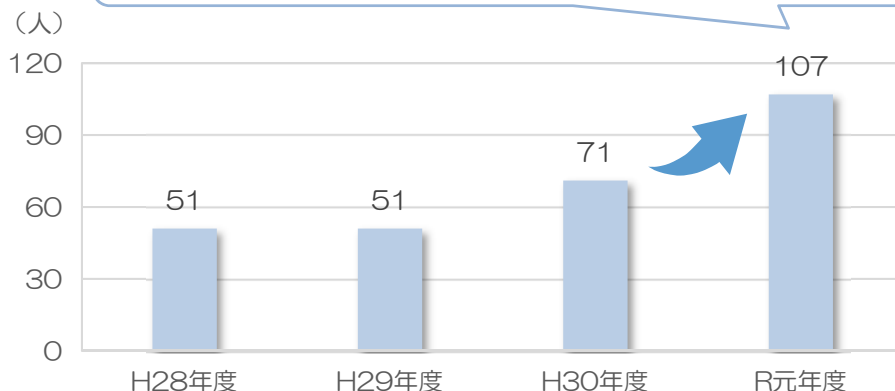


図 免許返納特典制度の申請者数（R1.12末時点）

4-8 来訪者に利用しやすい交通サービスの充実

》来訪者の公共交通割合は低くなっています

- ◆来訪拠点におけるヒアリング調査結果より、駅までの（からの）移動手段として公共交通を利用している割合が3.7%と前計画時（H26）よりも低くなっています。
- ◆来訪者にとって利用しやすいバスの乗り継ぎ案内を充実させ、利用を啓発するポスターの作成など、利用案内の強化を図る必要があります。
- ◆また、来訪者が多く集まるイベント時に公共交通を利用してもらうように公共交通の利用案内の周知活動、利用促進策の推進などを行う必要があります。

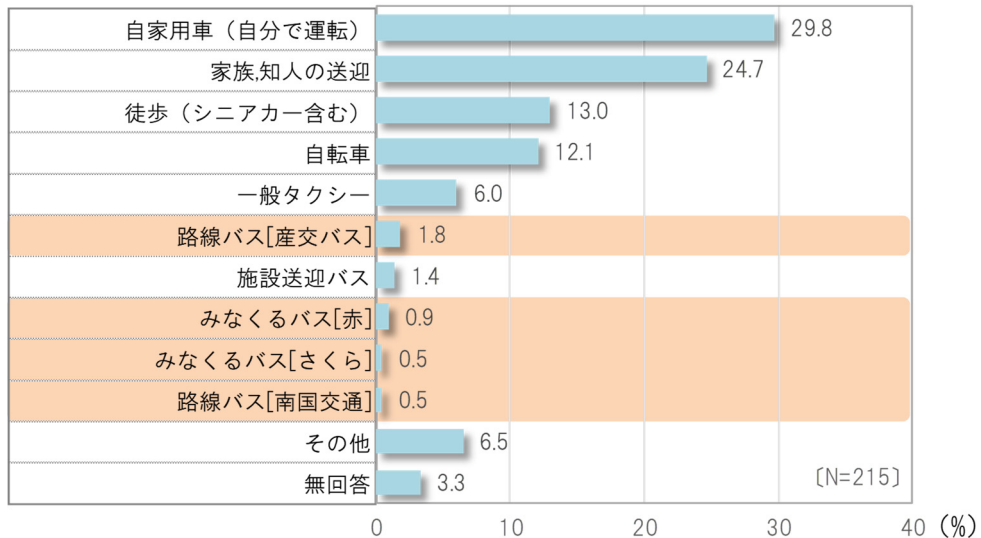


図 駅まで（からの）の移動手段（再掲）
出典：来訪拠点におけるヒアリング調査結果

》来訪者が集まるイベントにおける公共交通利用案内の充実が必要です

- ◆来訪者が多く集まるイベントのローズフェスタなどにおける公共交通の利用増加を図るためにわかりやすい利用案内と事前の周知・宣伝が必要です。



図 ローズフェスタのチラシ（再掲）

公共交通の
利用案内

乗継ぎを促進する分かりやすい案内が必要です

- ◆新水俣駅における新幹線降車後のバス乗継ぎ案内は、駅構内にはバス乗り場の方向案内のみとなっており、運行時刻表の設置や乗継ぎを促進するポスターの設置などが必要です。
- ◆乗継ぎの拠点となるバス乗り場の時刻表に他のバス交通の乗継ぎ時刻表を案内し、バス移動による利便性向上を図ります。

○乗継ぎに関する高齢者の声（市民アンケート結果）

- ・新幹線から降りてもバスの時間連絡がなく、連携していない。



図 新水俣駅の構内図（JRおでかけネットHP）



（参考）乗継ぎ強化を図る取り組み状況

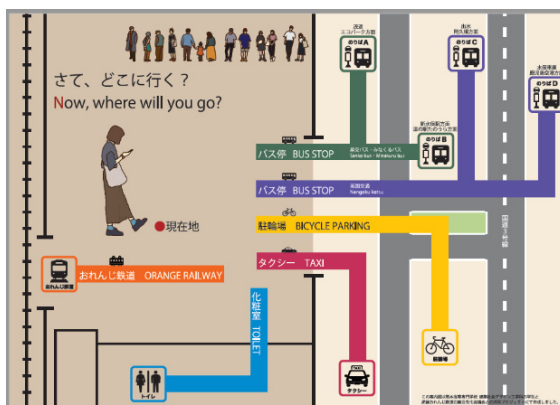


図 案内看板（水俣駅構内）



図 バス沿線ガイドマップ

4-9 市民の乗り継ぎ拠点における交通環境の整備

(1) 市役所仮庁舎までの移動に不便を感じた経験

▶▶ 利用者の中には市役所仮庁舎までバスが停まらず、不便を感じている方が存在します

◆ 市民に利用される市役所は、仮庁舎までバスが停まらず不便を感じる方がバス利用者の約4割、乗合タクシー利用者の3割を占めています。

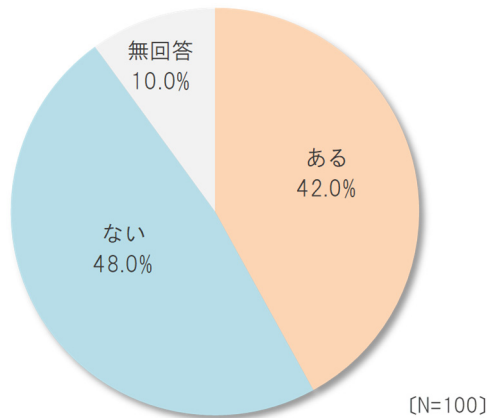


図 バス利用者が不便を感じた経験

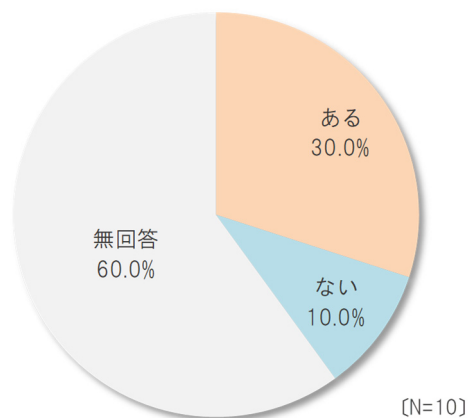


図 乗合タクシー利用者が不便を感じた経験

出典：市民アンケート調査結果

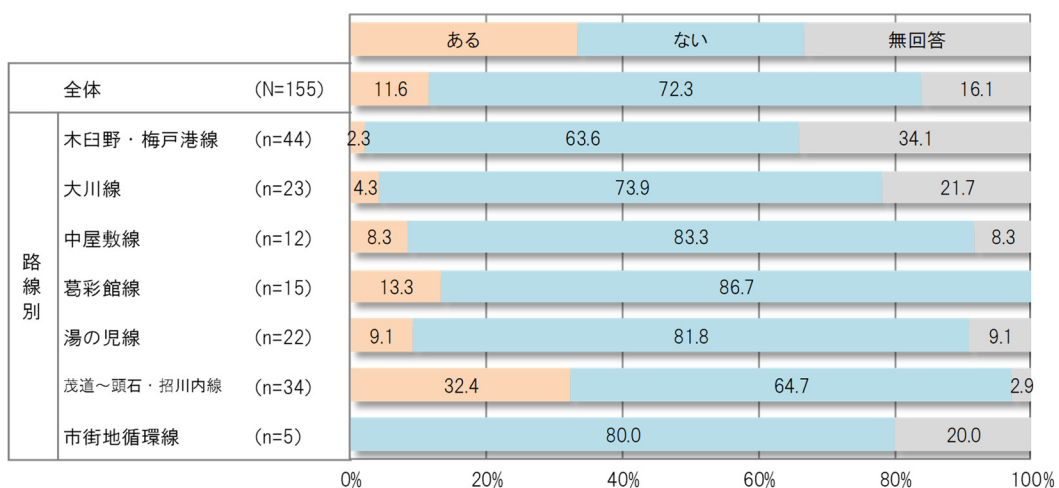


図 不便を感じた経験（路線別）

出典：みなくるバス乗降調査結果



図 市役所仮庁舎周辺の路線図

(2) 市役所本庁舎の乗り継ぎ機能

市役所本庁舎の完成後も乗り継ぎ機能の強化が必要です

- ◆市民要望として、みなくるバスの乗り継ぎの利便性向上と乗り場の待合環境の充実が挙げられ、本庁舎完成後の乗り継ぎ案内の強化やベンチ等の設置による待合サービス・利便性の向上が必要です。



図 本庁舎完成後の乗り場

○乗り継ぎ機能に関する高齢者の声（市民アンケート結果）

- ・湯の鶴から新水俣駅への直接ルートか、乗り継ぎの利便性を向上させてほしい。
- ・足の悪い人がいるのでバス停に座るイスがほしい。

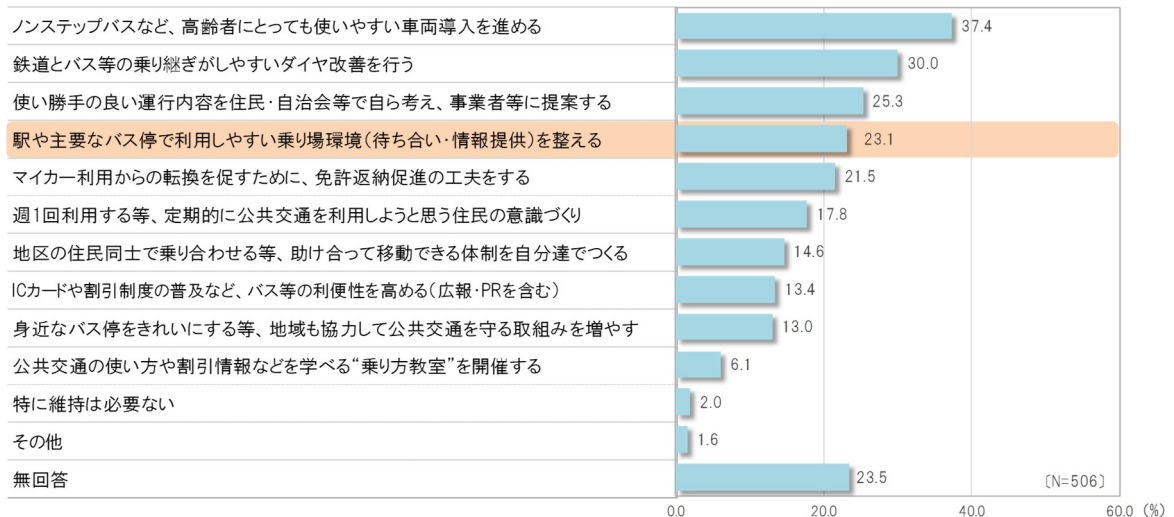


図 公共交通の維持・利用向上のための考え

(複数回答のため合算値は100%を超える) 出典:市民アンケート調査結果

(参考) みなくるバスの情報案内状況

- ◆平成31年4月のダイヤ改正にあわせて、みなくるバスの停留所208箇所全ての張替えを実施しました。またバス停留所の時刻表更新にあわせて、紙媒体の時刻表の改訂を実施しました。



図 バス時刻表（紙媒体）



図 バス停留所の看板

4-10 観光タクシーの企画・検討

▶▶ H29年度以降実施していない1,000円得タクシーは再開の要望が多いです

- ◆再開の要望が多い1,000円得タクシーの代替手段として、実現可能な観光タクシーの運行について、交通事業者や関係者と相互に協力して検討を行います。

○1,000円得タクシーに関する交通事業者の視点

- ・利用促進の一つとして1,000円得タクシーの運行内容を見直して復活することも良いと思う。
- ・1,000円得タクシーは非常に良かったと利用者の声を聞く。
- ・利用者から1,000円得タクシーは非常に良かったと聞くので、財政的な負担があると思うが条件を変えてもう一度やってみてはどうか。



図 H26年時のチラシ

4-11 公共交通の維持に向けた交通事業者等との連携強化

▶▶ 公共交通を使って外出する際の“目的”を創出する企画が必要です

- ◆公共交通サービスは“安全で便利な移動”を提供するものですが、外出目的がなければ移動が生まれることはなく、単に移動手段を用意しても利用は見込むことはできません。
- ◆バス利用者の利用目的は、買い物・通院が多くを占めており、買い物・通院目的に合わせた利用促進企画が必要です。

○交通事業者の視点

- ・市内の高齢者が減少しているので、外出を促進してバスを利用してもらうような企画が今後必要になると思う。

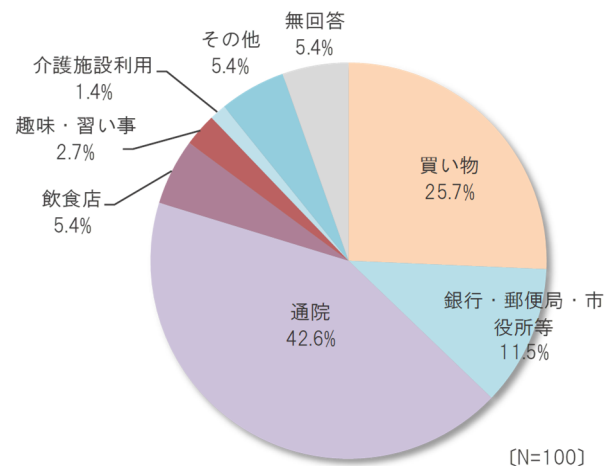


図 バスを利用する主な目的

出典：市民アンケート調査結果

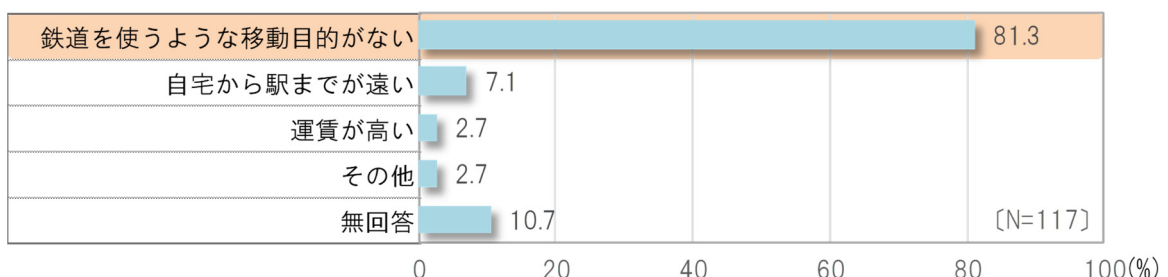


図 肥薩おれんじ鉄道を利用しない理由

出典：みなくるバス乗降調査結果

▶▶ イベントに合わせた臨時便の運行など、交通事業者等と連携した取組が必要です

- ◆水俣市地域公共交通網形成計画（H26）の策定後、イベントや地域行事に合わせた公共交通の利用企画などの取組が実施されていないため、交通事業者等と連携してイベントにおける公共交通の利用促進が必要です。



図 第8回みかんかんかん祭のチラシ



図 でかくっかみなまたスタンプラリーのチラシ

出典：みなまた観光物産協会

公共交通の維持・利用促進を図るために地域住民や観光客への周知が必要です

- ◆本市には、他の自治体ではみられない色つきのみなくるバスがあります。みなくるバスを目当てに訪れる観光客が増えるように交通結節点となる鉄道駅や観光地であるエコパーク水俣にみなくるバスの周知が必要です。
- ◆第6次水俣市総合計画にも掲げられる肥薩おれんじ鉄道の利用促進を図るために、鉄道を利用したイベントの企画・周知が必要です。

○交通事業者の視点

- 色つきのバスは、他の自治体でみても少なく珍しいと思うので、駅やエコパークなどの観光名所でみなくるバスの絵はがきなどを配布して宣伝することも必要だと思う。

○周知・宣伝に関する高齢者の声（市民アンケート結果）

- ・市民全体への広報、教宣が不足していると思う。小中高生や日頃働いている人に聞いてもみなくなるバスのルートや乗合タクシーについて感心もないので学校や職場で機会を作り、教宣してほしい。

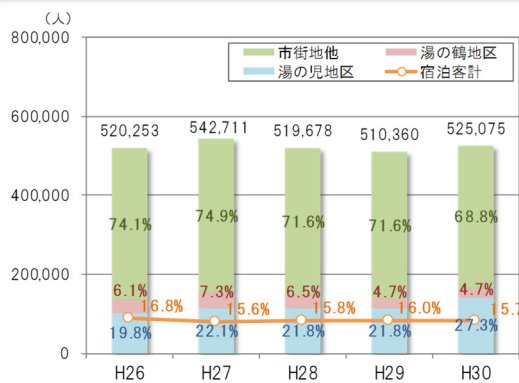


図 本市の観光入込客数の推移



図 肥薩おれんじ鉄道の案内

■目標の達成状況と課題を踏まえた今後の方向性

方針1 市民の満足度向上に向けた公共交通サービスの強化

目標1 水俣市民の公共交通利用の促進

H26計画の調査結果や市民から寄せられる要望意見等を踏まえ、バス停の設置位置や新水俣駅へのアクセス向上、外出したい施設へのニーズを再検証など、運行サービスの見直しによる利用者の減少割合抑制に取り組み、路線の持続性向上を目指す。
また、水俣市内を運行する民間路線バスも対象として利用促進を図る。

達成度：△

※みなくるバス・乗合タクシー利用者数

目標：約105,000人（H31） → 実績：104,767人（H31）

＜達成状況＞

▶市民ニーズに合わせた運行サービスの見直しが行われたか

- ・市民が外出したい施設ニーズに合った路線が設定されているのか？
- ・市民が求めるバス停の位置になっているのか？

H26市民アンケートより外出したい施設で病院、新水俣駅が多くそのほか水光社や湯の鶴温泉が挙げられ、市民が外出したい施設を経由するルートとなっていた。市民が求めるバス停の位置については、H28年におれんじバス（下大森）、H29年に赤バス（はぜ集荷場前）の停留所を市民要望に対応して新設を行っている。しかし、現状市民から乗り場移設やルート延伸、運行時刻の見直しなどの要望がある。バス利用者からの改善要望として「利用しやすい運行時間にしてほしい」が最も多い。また、今後は行政と地区住民が話し合い、助け合って移動できる体制が必要との意見も挙げられる。

- ・新水俣駅へのアクセスが向上されたのか？

新水俣駅のバス接続を強化するために新幹線利用の多い時間帯に接続できるダイヤを設定し、平成28年4月に新水俣駅と市街地間を循環するさくらバスを新設して新水俣駅へアクセスの向上を図った。

▶民間路線バスも対象とした利用促進が行われたのか？

民間路線バス（みなくるバス）を対象とした園児の乗り方教室を実施しており、H31年度には計7回の乗り方教室を実施している。一方で、乗合タクシーを対象とした乗り方教室などの利用促進が行われていない。

目標2 自転車の利用促進

市内主要箇所に整備を進めてきた自転車市民共同利用システムの継続的な維持、情報発信に努めながら中心部や観光拠点における移動手段として自転車利用を促進。

達成度：○

※自転車市民共同利用システムの登録者数

目標：1,064人（H31） → 実績：1,134人（H31）

＜達成状況＞

▶自転車市民共同利用システムは維持できたのか？

市のHP上で自転車市民共同利用システムに関する情報発信を行っており、R1年9月時点では市内4箇所（道の駅みなまた、新水俣駅、水俣駅、Ms City）に設置がされており、登録者数は1,139人と目標値を上回っている。

▶自転車利用を促進できたのか？

新水俣駅における公共交通利用啓発ポスターの作成が計画されていたが、ポスターを設置した利用促進の実施には至らなかった。

前計画の取組結果と市民ニーズの再検証からみえる課題

課題1 市民ニーズに合わせた運行サービスの改善

（乗り場・ルート）

- 現状の路線は市民の外出したい施設を経由している一方で、乗り場を水光社など主要施設の近くに移設してほしいとの要望があるため、市民にとってより利用しやすい乗り場の移設を検証する
- 市民の要望で挙がる現状のバス路線が乗り入れていない地域（夕陽ヶ丘団地、祇園町、八幡町など）に接続する路線のルート延伸・乗合等の導入を検討する

（運行時刻）

- バスの年間利用実績・市民の外出行動より、午後の利用が低迷していることを踏まえて、市民の外出行動にあわせた運行時刻を再検証する
- 市民から“休日に温泉を利用した後に帰る時間が合わない”との意見が挙がっており、休日の施設利用を考慮した運行時刻を検証する

課題2 市民ニーズを把握する機会の確保

- 利用が低迷している路線（みなくるバス大川線や乗合タクシー小津奈木線、坂口・ハノ窪線、神川・湯堂線など）の沿線地区、主に郊外部を対象とした市民の意見を聴取できる意見交換会やアンケート調査などを実施する
- 市民の意見結果を踏まえて、対象路線の乗り場・ルート変更や運行時刻の見直しなど、市民ニーズに合わせた運行改善を図る

※課題7と同様

課題3 観光拠点や主要施設における回遊手段の利用促進

- 自転車市民共同利用システムの登録者数が伸びているが、市民の過度な自家用車利用を抑えることや来訪者の移動手段として利用される自転車の継続した利用促進を図る。（来訪拠点、鉄道駅、主要施設における自転車利用案内の強化）

方針2 来訪者に使い勝手がよい市内の周遊環境の整備

目標1 来訪者の公共交通による観光アクセスの強化・維持

来訪者が利用しやすい公共交通サービスの見直し及び利用促進を行い、実証実験中である観光タクシー事業の維持に取り組み、来訪者が市内を周遊しやすい環境の維持を図る。

達成度：△

※新水俣駅・水俣駅での公共交通の利用割合

目標：14%以上（H31） → 実績：3.7%（H31）

達成度：△

※1,000円得タクシーの利用者数

目標：1,300件（H31） → 実績：一件（H31）

＜達成状況＞

▶来訪者のニーズに合わせた運行サービスの見直し・利用促進がされたのか？

H26来訪者のニーズより、新水俣駅のバス乗り継ぎが不便などの意見が挙げられた。サービスの見直しとして公共交通の利用啓発ポスターの作成など、新水俣駅において利用案内の強化を計画したが実施には至らなかった。また、駅までの（からの）移動手段で公共交通を利用した割合は、前回調査時の4.1%から3.7%に減少している。市役所の乗り継ぎ強化としてバス停時刻表の更新を行った。現状では、バス利用者の約4割が市役所仮庁舎までの移動に不便を感じており、市役所前の乗り場について検討してほしいなどの要望が挙げられる。利用促進としては、H28年にバス路線沿線ガイドの作成、R1年に水俣駅構内に乗り継ぎを案内する案内看板を設置した。

▶観光タクシー事業の維持に取り組んだのか？

H28年の熊本地震発生後、水俣市でも観光客の減少がみられたため、経済観光課が観光客増加策の一つとして、みなまた観光物産協会に委託して観光客の維持に取り組んだ。現状、タクシー事業者に1,000円得タクシーの再開を望む声が挙げられる。

方針3 市民と共に守り育てる公共交通の仕組みづくり

目標1 公共交通の維持および利用促進に向けた市民意識の醸成

市民の公共交通への愛着を育てる取り組みを進めながら、市民ひとり一人の自発的な公共交通利用を促し、「市民と共に公共交通を守り育てていく」という機運を高める。

達成度：○

※モビリティマネジメントの取り組み回数

目標：4回 / 年（H31） → 実績：7回 / 年（H31）

達成度：○

※市民主体による公共交通の維持活動

目標：6地区（H31） → 実績：8地区（H31）

＜達成状況＞

▶公共交通への愛着を育てる取り組みを実施したのか？

公共交通利用の啓発として、H31年度に園児を対象としたバスの乗り方教室を計7回実施しており、定期的なモビリティマネジメントの実施ができている。さくらバスの導入とダイヤの改訂にあわせてバスの乗り方や運賃の支払い方法、区間制運賃表を記載した紙媒体のバス時刻表を更新した。市民主体による公共交通の維持活動として、計8地区で路線沿線の除草作業等を実施している。現状市民が外出する際の移動手段は、H26年調査時よりも自家用車利用が増加し、公共交通利用が低下している。

▶市民ひとり一人の自発的な公共交通利用を促したのか？

高齢者を公共交通へ転換を図るために免許返納の利用特典を付与する仕組みを構築し導入した。免許返納者数は増加傾向にある一方で、高齢者の中には乗り場まで遠く、返納してもバスを利用しづらいなど、返納特典制度を見直してほしいとの要望がみられる。

前計画の取組結果と市民ニーズの再検証からみえる課題

課題4 来訪者に利用しやすい交通サービスの充実

- 新水俣駅・水俣駅からの公共交通利用割合を向上するために、バスの乗り継ぎ案内を充実させ、利用を促す周知など利用案内の強化を図る
- ローズフェスタなど来訪者が多く集まるイベント時に公共交通を利用してもらう周知活動、利用促進策（施設と公共交通を利用した割引制度など）を検討する

課題5 市民の乗り継ぎ拠点における交通環境の整備

- バス利用者が不便を感じている市役所仮庁舎までのアクセスを確保するとともに現状の市役所前の乗り場について見直しを行う
- 市役所本庁舎の完成後もあわせてみなくるバスの乗り継ぎ案内を強化、本庁舎における公共交通の利用案内・待ち合い環境の充実を図る（ベンチの設置や乗り継ぎ時刻表の設置など）

課題6 観光タクシーの企画・検討

- 再開要望が多い1,000円得タクシーの代替手段として、実現可能な観光タクシーについて、交通事業者・関係者と相互に協力し検討する

課題7 公共交通を利用してもらうきっかけづくり

- 路線バス、みなくるバス、乗合タクシーを運行する交通事業者が一体となって過度に自家用車を利用する高齢者を公共交通へ転換するような意識啓発の推進を図る乗り方教室の実施、他の交通を知って利用を促すための周知・広報活動に取り組む
- 市街地部におけるバス路線沿線の主要な拠点や飲食店などを掲載し、最寄の乗り場等を案内したバス沿線ガイドマップの企画・作成を行い、バス利用を促進する
- 高齢者の外出目的である買い物と合わせたお出かけ企画など、公共交通を利用するイベントを企画し利用促進を図る

課題8 高齢者に向けた公共交通の利用転換を促進

- 高齢者の意見より、免許返納特典制度の見直しが挙げられるため、免許返納後に安心して公共交通を利用してもらえるような制度を再検証する
- 現状免許を持っていて返納の意思がある方や免許返納特典制度を認知していない高齢者に向けて市の広報やチラシによる回覧などの周知を行う

方針4 環境配慮・持続性向上に向けた公共交通の運行改善

目標1 運行効率化による公共交通の持続性向上

利用率が低い路線等の運行効率の改善、車両の維持などを定期的実施しながら、将来にわたって持続可能な公共交通体系の構築を目指す。

達成度：△

※利用者1人当たりの公的資金投入額

目標：バス交通768円
(H31) 乗合タクシー11,176円

実績：バス交通881円
(H31) 乗合タクシー56,589円

＜達成状況＞

▶利用率が低い路線の運行効率を改善したのか？

運行の効率化を図る仕組みづくりとして、路線等の廃止・見直し基準を策定したが自治会への通知や回覧、説明会等の実施はできていない。現状、乗合タクシー路線の小津奈木線、大迫・牧ノ内線、坂口・八ノ窪線、神川・湯堂線については、便平均1.0人未満の利用となっており、利用が著しく低迷している。また市民から、市街地部のルートは目的地まで時間がかかりすぎているなどの意見が挙がっている。

▶車両の維持を行ったのか？

H28年にみなくるバス車両の改善として、液晶モニタの新規設置、カーテン、荷物かけの設置、座席の張替えや車両の入れ替えなどを実施している。一方で、市民から段差のない車両の導入や現状のバス車両の小型化などの要望が挙がっている。

▶持続可能な公共交通体系の構築はできたのか？

過去に路線延伸のために住民の土地をバスの転回場所として寄付してもらうなど、持続可能な公共交通体系の構築を行った。現状、市民が考える利用の少ない路線の今後の維持については、「路線の短縮・減便などの工夫をして運行を継続すべき」（36.2%）の割合が最も高くなっている。また、市民が考える今後の公共交通の財政負担については、「負担額の軽減に向けた工夫が必要」（35.9%）の割合が高くなっている。

方針5 市民の外出を促進するための公共交通の連携企画

目標1 イベント・地域行事等の参加を促す公共交通サービスの提供

イベントや地区行事に合わせた公共交通の利用企画など、市民（特に高齢者）の外出を促していく取組みを進めながら、公共交通利用の動機付け、利用促進を図る。

達成度：○

※イベント等に対応した公共交通サービスの情報発信数

目標：4回 / 年（H31）

実績：4回 / 年（H31）

＜達成状況＞

▶イベントや地区行事に合わせた公共交通の利用企画などの取組を実施したのか？

イベントや地区行事に合わせた公共交通の利用企画などの取組は実施できていない。みなくるバス乗降調査より、みなくるバス利用者の約7割は肥薩おれんじ鉄道の利用経験がなく、利用しない理由として「鉄道を使うような移動目的がない」（81.3%）が多く挙げられる。

▶公共交通利用の動機付け、利用促進を図れたのか？

現状は、4件のイベント（春と秋のローズフェスタ、お宝鑑定団、NHKのど自慢）でチラシにバスによるアクセス情報を掲載しており、公共交通利用の動機付けと利用促進を図れている。

前計画の取組結果と市民ニーズの再検証からみえる課題

課題9 公共交通の維持に向けた収支の改善

- バス利用者の減少によって、近年増加傾向にある市の財政負担額を抑制するために市民ニーズに合わせて減便や運行ルートの特小などを検証する
- みなくるバスは、ほぼ全車両が低床バスになっているが、現状利用が減少しているバス交通の将来を見据えて今後の車両の維持管理や更新時期を踏まえ、バス車両の規格（小型化など）を検討する

課題10 利用低迷路線の運行内容を効率化

- バス交通の中で乗合交通としての機能が損なわれている路線（1便平均の利用者が2人未満）を減便やルート短縮などの改善を行い、運行を効率化する
- 古賀町周辺の市街地部の運行ルートにおいて、目的地までの所要時間を短縮できるようなルートの効率化を再検証する
- 利用の低迷が著しい乗合タクシー路線などについては、予約制の仕組みづくり、廃止・見直しの基準を地域住民への周知・自治会への通知を図り、基準の運用を行い運行の効率化を図る

課題11 公共交通の維持に向けた交通事業者等との連携強化

- バスの運行時間に合わせたイベント開催やイベントに合わせてバス臨時便の運行など地域関係者と相互に連携し、協力した利用促進企画
- 市のイベントや地区の行事に合わせて、公共交通の利用を推進するために市のHPにおける周知やチラシなどに公共交通利用を掲載する案内の強化を図る
- 公共交通を利用する目的を創出し、市役所の関連部局などと連携した利用促進を企画

＜前計画の取組状況と市民ニーズの再検証からみえる課題＞

課題1 市民ニーズに合わせた運行サービスの改善

市民ニーズに合わせた乗り場移設、ルート延伸、運行時刻の見直しを検証

課題2 市民ニーズを把握する機会の確保

公共交通利用者・非利用者の意見を把握する機会を創出し、運行内容を改善

課題9 公共交通の維持に向けた収支の改善

路線の減便やルート縮小の検証、維持管理や更新を見据えてバス車両の規格を検討

課題10 利用低迷路線の運行内容を効率化

効率化を図る路線の減便やルート見直し、路線の予約制、廃止・見直し基準の運用

課題3 観光拠点や主要施設における回遊手段の利用促進

来訪拠点や鉄道駅、主要施設における自転車利用案内の強化

課題7 公共交通を利用してもらうきっかけづくり

高齢者に自家用車から公共交通へ転換するような意識啓発の推進

課題8 高齢者に向けた公共交通の利用転換を促進

免許返納特典制度の再検証、免許返納特典制度の周知・広報活動

課題4 来訪者に利用しやすい交通サービスの充実

駅における乗り継ぎ案内の充実、イベント時の公共交通利用を促す周知

課題5 市民の乗り継ぎ拠点における交通環境の整備

仮庁舎へのアクセスを検討、本庁舎完成後の乗り継ぎ案内・待合環境の強化

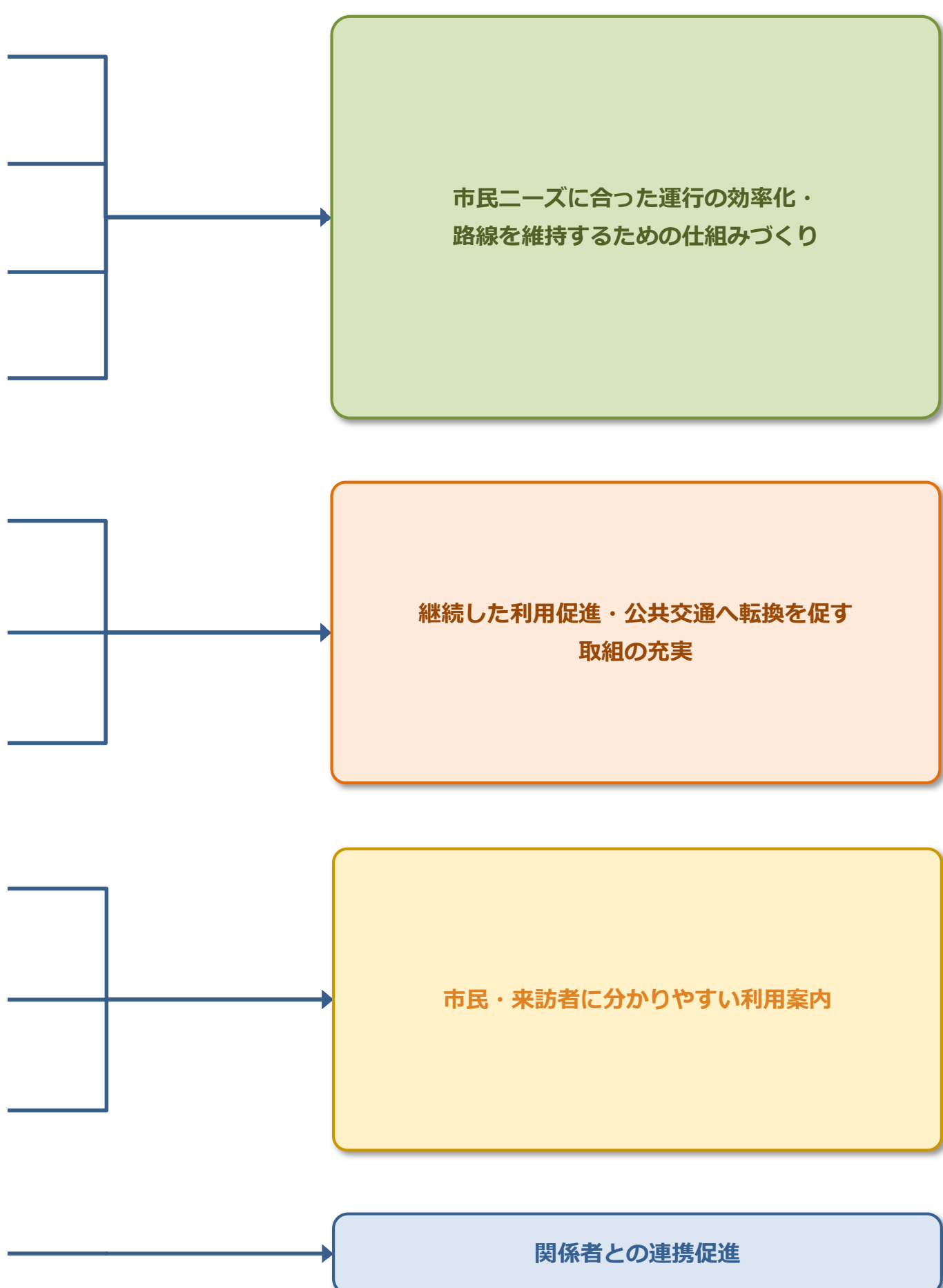
課題6 観光タクシーの企画・検討

実現可能な観光タクシーについて、交通事業者・関係者と相互に協力し検討

課題11 公共交通の維持に向けた交通事業者等との連携強化

イベントに合わせた公共交通利用や臨時便の運行など地域関係者と相互に連携

＜今後の方向性＞



市民ニーズに合った運行の効率化・
路線を維持するための仕組みづくり

継続した利用促進・公共交通へ転換を促す
取組の充実

市民・来訪者に分かりやすい利用案内

関係者との連携促進